

LA IDENTIDAD URBANA COMO CATEGORÍA DE ANÁLISIS

Una lectura a partir de los atributos espaciales de las poblaciones ribereñas del Magdalena



Ana Cristina Herrera Valencia

Maestría en Urbanismo.
Fenómenos Urbanos Emergentes

La Identidad Urbana como Categoría de Análisis.

Una lectura a partir de los atributos espaciales de las poblaciones ribereñas del
Magdalena

Ana Cristina Herrera Valencia

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Arquitectura y Diseño

Facultad de Arquitectura

Maestría en urbanismo. Fenómenos Urbanos Emergentes

Medellín

2017

La Identidad Urbana como Categoría de Análisis.

Una lectura a partir de los atributos espaciales de las poblaciones ribereñas del
Magdalena

Ana Cristina Herrera Valencia

Trabajo de grado para optar al título de Magister en Urbanismo

Dirección

Evelyn Patiño Zuluaga

Arquitecta Magister en Restauración.

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Arquitectura y Diseño

Facultad de Arquitectura

Maestría en urbanismo. Fenómenos Urbanos Emergentes

Medellín

2017

Mayo de 2017

Ana Cristina Herrera Valencia

“Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o cualquier otra universidad” Art 82 Régimen Discente de Formación Avanzada.

FIRMA

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

1. **El corredor del Río Magdalena y su contexto Histórico-Geográfico.**
 - 1.1. Caracterización general del Corredor del Río.
 - 1.2. Alto Magdalena.
 - 1.3. Medio Magdalena.
 - 1.4. Bajo Magdalena.
2. **La identidad Urbana, Conceptualización y metodología de análisis**
 - 2.1. El concepto de Identidad, posturas y perspectivas.
 - 2.2. La Identidad Urbana.
 - 2.2.1. Dimensión Natural.
 - 2.2.2. Dimensión Socio cultural.
 - 2.2.3. Dimensión Histórica urbana.
 - 2.3. Atributos Urbanos Identitarios como resultados de una propuesta metodológica de análisis.
3. **Criterios para la lectura territorial a partir de la identidad urbana**
 - 3.1. Pautas para la aplicación de los criterios de lectura territorial a partir de la identidad urbana.
 - 3.2. Aplicación de los criterios en dos municipios del corredor del Río Magdalena.
 - 3.2.1. Honda.
 - 3.2.2. Puerto Berrío.

Conclusiones

Bibliografía

RESUMEN

Reconocer la ciudad como una construcción en tiempo y espacio, es clave para una lectura territorial integral, que al combinar diferentes factores, desde la dimensión natural, social e histórico-urbana, permite identificar las condiciones existentes en el territorio, que marcan el punto de partida para sus oportunidades futuras. Es necesario entonces poner en valor las características propias de una zona en particular, fortaleciendo los procesos económicos, culturales e incluso ambientales; una tarea que implica como primera medida visibilizar las oportunidades que subyacen actualmente, a partir del reconocimiento de los valores y fortalezas del territorio.

Por lo anterior, el objetivo general de la investigación, se orienta a reconocer los atributos espaciales característicos de los asentamientos urbanos ribereños del corredor del Río Magdalena, con el fin de incluirlos como parámetros para la lectura territorial a partir de la identidad. Para la consecución de dicho objetivo, se planteó una metodología de carácter cualitativo que tiene como eje fundamental el análisis territorial. En este sentido, se partió por construir la definición de la Identidad desde el punto de vista del urbanismo, precisando las variables sobre las cuales se estructuró la investigación: Identidad Natural, Identidad Sociocultural e Identidad Histórico Urbana. Como propuesta metodológica, se definieron cinco criterios para la lectura territorial a la luz de la Identidad, que fueron aplicados a dos asentamientos del corredor del Magdalena (Honda y Puerto Berrío), ejemplificando la aplicación del método propuesto y respaldando la flexibilidad que la metodología permite desde la escala y el contexto.

PALABRAS CLAVE: Identidad Urbana, Rio Magdalena, Lectura Territorial

INTRODUCCIÓN

“Hasta el primer tercio del siglo XX, el Magdalena fue para la mayoría de la población andina el principal medio de comunicación con el mundo exterior” (Palacios y Safford, 2002, p. 19). Su influencia fue potenciada por la navegación a vapor, constituyendo un eje estratégico de gran importancia en términos económicos y culturales. La cuenca del Río Magdalena, posee ventajas hídricas, climáticas y geomorfológicas que además de generarle una riqueza natural invaluable, confluye para que sea una zona altamente productiva en términos económicos. La valoración y el conocimiento histórico y contextual de las posibilidades de aprovechamiento del suelo, de los recursos y del capital humano, son claves para la configuración de un sistema sólido y competitivo (Sassen, 2007) y el reconocimiento de los rasgos propios de la identidad territorial juega un papel clave para el desarrollo, que más que el crecimiento económico, es la realización de todo el potencial de los recursos de un lugar (Harner, 2001).

En términos generales, las identidades son construcciones fundamentadas a través de un proceso de individualización, una construcción a partir de la interrelación de espacio y tiempo, asociados con actividades y realidades cotidianas que prescriben condiciones particulares de los espacios, las formas de vida y las expresiones culturales de una zona geográfica determinada. Por lo anterior la identidad, considera un proceso continuo a través del tiempo, en el cual las sociedades procesan los elementos ofrecidos por el contexto y los reordenan, imprimiéndoles características particulares que configuran sus atributos urbanos característicos.

No obstante la representatividad del Río Magdalena, el territorio asociado a su ribera presenta múltiples problemáticas

estructurales, reflejadas principalmente en la debilidad económica de sus municipios ribereños, evidenciando una falta de aprovechamiento de las riquezas naturales y culturales con las que cuenta el territorio, que no están siendo reconocidas como oportunidades para el fortalecimiento regional y que constituyen su identidad urbana. Estas problemáticas, han sido temáticas de muchas investigaciones desde diversas disciplinas, evidenciando la presencia de condiciones críticas que afectan directamente a la población ocupante de dichos territorios, no obstante la riqueza de recursos propia de la cuenca; estos estudios son principalmente de carácter gubernamental como las de CORMAGDALENA y la Procuraduría Nacional para asuntos Ambientales; y antropológico, reuniendo información etnográfica y poniendo en manifiesto las realidades existentes en los territorios como las de Hugo Castaño y Jairo Núñez.

En lo referente a la Identidad existen diferentes autores que han relacionado el concepto de Identidad con el de Desarrollo, algunos de ellos como Alberto Magnaghi, Saskia Sassen, John Harner, Zorán Roca, entre otros, reconocen la necesidad de valorar y conocer las posibilidades de aprovechamiento del suelo, de los recursos y del capital humano, como claves para la configuración de un sistema sólido y competitivo. Por su parte, las investigaciones y la bibliografía que se establecen como precedentes contextuales de la investigación, dan cuenta de múltiples estudios entorno al corredor del Río Magdalena como eje representativo de la construcción de la historia nacional, y como oportunidad estratégica para dinamizar los procesos de desarrollo regional, que impactarían no solo el territorio adscrito a su ribera, sino en términos generales, a las dinámicas territoriales nacionales. No obstante, ninguna de las investigaciones se realiza a la luz de la identidad como categoría de análisis, a través de la cual puedan

establecerse los factores que caracterizan la relación de la sociedad con el territorio y que permitan establecer a futuro pautas para el desarrollo estratégico. Por otra parte, se reconoció que las investigaciones antes mencionadas, no cuentan con un enfoque diferencial frente al espacio como componente clave dentro de la construcción de la identidad regional, en este sentido, aportar la dimensión de lo físico a las investigaciones sociológicas y culturales, favorece la interrelación de resultados que permitan la comprensión de las dinámicas territoriales de forma integral y correlacional.

Desde el planteamiento de la investigación, se propuso dar continuidad a los procesos investigativos que plantean a la identidad como principio de análisis y a la dimensión espacial como foco, propiciando la construcción de conocimiento entorno a un saber territorial orientado a la exaltación de las potencialidades con las que cuenta el territorio, atendiendo a una necesidad de poner en evidencia sus rasgos característicos, que representan oportunidades para la resignificación y el reposicionamiento del territorio en el panorama nacional.

Se reconoció como necesario entonces, poner en valor las características propias de la zona ribereña del Magdalena, fortaleciendo los procesos económicos, culturales e incluso ambientales; una tarea que implica como primera medida, visibilizar las oportunidades que subyacen actualmente en la zona, a partir del reconocimiento de los valores y fortalezas del territorio. Es por ello que esta investigación plantea un enfoque relacionado con la dimensión físico-espacial de los asentamientos, cuyo propósito fundamental se orientó a partir de la siguiente pregunta: ¿Cuáles son las características físicas que se han consolidado en el tiempo como rasgos particulares propios de la identidad territorial del Magdalena Medio?

Esta pregunta de investigación, llevó a plantear un objetivo general orientado a reconocer los atributos espaciales característicos de los asentamientos urbanos ribereños del corredor del Río Magdalena, con el fin de incluirlos como parámetros para la lectura territorial a partir de la identidad. Como objetivos específicos se plantearon cinco:

- Definir el Marco conceptual en el que se inscribe la identidad urbana desde el punto de vista espacial.
- Identificar los diferentes factores del contexto histórico y espacial de los asentamientos localizados en el corredor del Río Magdalena, que pueden asociarse a consecuencias espaciales.
- Proponer criterios para una lectura territorial de las transformaciones urbanas en los asentamientos ribereños del Magdalena Medio, a partir de sus atributos espaciales de identidad.
- Contextualización Histórica y geográfica del área definida para el Trabajo de Campo.
- Reconocer los atributos espaciales identitarios del Magdalena Medio.

Para la consecución del objetivo principal, se planteó una metodología de carácter cualitativo que tiene como eje fundamental el análisis territorial desde su dimensión espacial y temporal. En este sentido, se partió por construir la definición de la Identidad Urbana, precisando las variables sobre las cuales se estructuró la investigación: Identidad Natural, Identidad Sociocultural e Identidad Histórico Urbana. A partir de estas variables, se inició una contextualización del corredor del Río Magdalena, identificando las características particulares que identifican a sus tres tramos

compositivos: Alto, Medio y Bajo Magdalena. Posteriormente, se planteó la etapa práctica de la investigación, proponiendo inicialmente una lectura territorial en función de la identidad urbana, combinando fuentes de información histórica y trabajo de campo enfocado en el contexto del Magdalena Medio, teniendo en cuenta que es el tramo del Río sobre el cual se construyeron conexiones estratégicas, para la consolidación urbana de las relaciones entre las principales ciudades andinas del país. Específicamente se abordaron los asentamientos de Honda-Tolima y Puerto-Berrío Antioquia, ciudades con características históricas y geoestratégicas claves, para explicar la configuración urbana del Magdalena Medio. A partir del análisis inicial realizado a los mencionados territorios, se lograron definir cinco criterios fijos por medio de los cuales pueden reconocerse los atributos espaciales característicos de los asentamientos urbanos. El proceso de aplicación de dichos criterios se sistematizó, definiendo unas pautas de análisis que componen la propuesta metodológica de la investigación al campo del urbanismo.

La identificación de los atributos urbanos identitarios de los asentamientos abordados, permitió la comprobación de la aplicabilidad de los criterios para la lectura territorial a la luz de la identidad. Los criterios propuestos para la lectura son los siguientes: las conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial, el orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual, la estructura natural como ordenadora del territorio, la diversidad tipológica urbano Arquitectónica para su aprovechamiento y la vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

La investigación representa un aporte para la comprensión de las diferentes dinámicas territoriales que influyen directamente en la sociedad que se asienta en el corredor del Río Magdalena y sus condiciones particulares de relación con el territorio como base para la

construcción de comunidades. Se presenta a continuación el desarrollo de la investigación a partir de tres capítulos:

Inicialmente, se plantea la caracterización general del corredor del Río Magdalena a partir de sus tramos compositivos, permitiendo configurar el contexto general de la aplicación de la investigación. En segundo lugar, se aborda la conceptualización de la identidad y la definición de los criterios para la lectura territorial a partir de la identidad; y en último lugar, se propone la aplicabilidad de dichos criterios en los municipios de Honda y Puerto Berrío. Finalmente, se presentan las conclusiones generales entorno al resultado de la investigación, que permite construir un marco de referencia para una lectura territorial con la identidad urbana como categoría de análisis, definiendo los atributos urbanos identitarios de un asentamiento.

1. El corredor del Río Magdalena y su contexto Histórico-Geográfico.

1.1. Caracterización general del Corredor del Río.

“El Magdalena es un río-memoria, un río-palimpsesto, donde cada lugar nos evoca un viaje en el espacio-tiempo e involucra una dimensión ambiental, dinámicas económicas y de poblamiento, un desarrollo tecnológico y una vida cultural y política que se expresa en sus huellas materiales e inmateriales, en sus músicas y comidas, un río-civilización, un río-patrimonio.” (Ferro, 2015, p. 7).

El Río Magdalena recorre aproximadamente 1540 Kilómetros a lo largo del territorio nacional, tiene su nacimiento en la Laguna de la Magdalena en el páramo de las Papas al noroccidente del país, realizando un largo recorrido, hasta su desembocadura en Bocas de Ceniza en la costa norte de Colombia. El área que ha sido determinada como la cuenca del Río Magdalena, comprende 18 departamentos, Huila, Cauca, Valle del Cauca, Tolima, Quindío, Cundinamarca, Risaralda, Caldas, Boyacá, Santander, Antioquia, Norte de Santander, Córdoba, Bolívar, Sucre, Cesar, Magdalena y Atlántico. (Ver mapa 1). Cabe destacar que todos los departamentos no guardan relación directa con el cauce del Río desde el punto de vista geográfico, pero si con sus afluentes que alimentan al Magdalena y con los diferentes asentamientos que se encuentran a lo largo de su ribera, propiciando relaciones naturales, comerciales, sociales y culturales. Recorre con sus aguas 12 departamentos, Atlántico, Magdalena, Bolívar, Cesar, Santander, Boyacá, Antioquia, Tolima, Cundinamarca, Caldas, Huila y Cauca; el Río

establece una división natural entre ellos y marca el eje central de las relaciones entre las ciudades ribereñas y los diferentes nodos urbanos que han encontrado una posibilidad de relación espacial a través de la navegabilidad por el Río a lo largo de la historia.

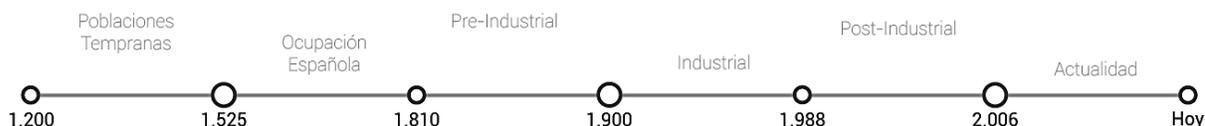


Mapa 1. Cuenca Hidrográfica del Río Magdalena, Recorrido del Río y Departamentos asociados. Elaboración propia.

El descubrimiento del Río por parte de los conquistadores españoles, se dio el Siglo XVI, el 1 de abril de 1501; Rodrigo de Bastidas le da el nombre de Río Grande de la Magdalena, en honor a Santa María Magdalena. No obstante, el Río ya contaba con diferentes denominaciones a lo largo de su recorrido por parte de las diferentes poblaciones indígenas que se establecieron en sus riberas antes de la colonia, “Huacayo” Río de las Tumbas;

“Yuma” Río Amigo “Arli” Río del Pez y “Caripuya” El Río Grande. (Bernal, 2013).

Es posible comprender las condiciones generales de su contexto histórico a partir de la siguiente línea de tiempo:



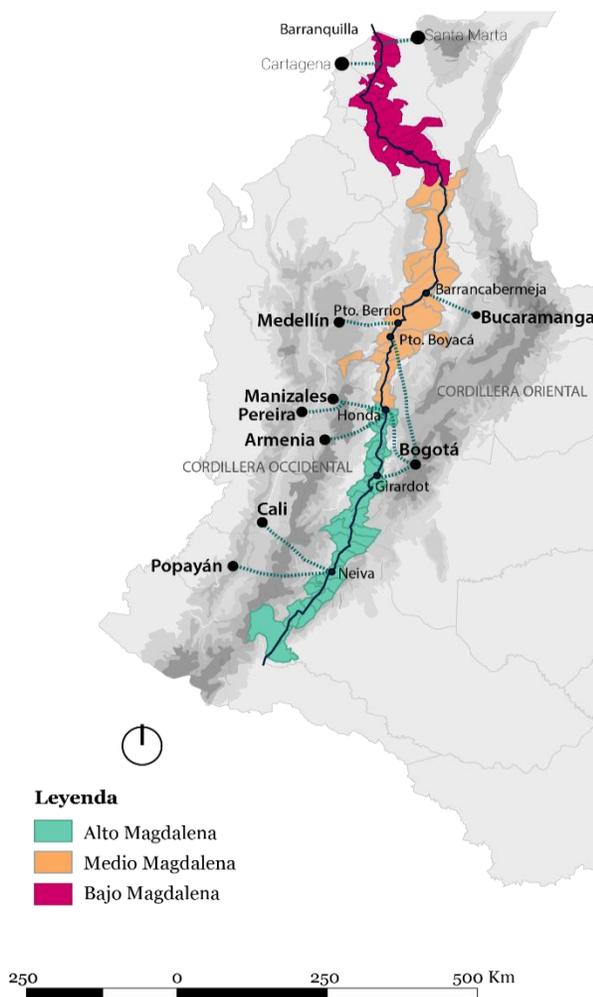
El Río tuvo gran representatividad para los pobladores prehispánicos, pues además de ser una fuente de recursos para la explotación de la pesca y la agricultura, representó un símbolo cultural y religioso, dando lugar a la construcción colectiva de ritos y simbologías entorno a la vida, la muerte, la prosperidad, etc. Es por lo anterior, que a las orillas del Magdalena se encontraban diversas poblaciones indígenas organizadas a partir de redes y relaciones que les permitían un orden social e incluso urbano modificado a la llegada de los españoles en un proceso de dominación e imposición.

No obstante la importancia del Río Magdalena para el desarrollo industrial y económico, el debilitamiento de la navegación a vapor, la liquidación de la empresa de Ferrocarriles Nacionales y el fortalecimiento de la movilidad vehicular con la construcción y promoción de carreteras a lo largo del país, desvinculó en gran medida al corredor del Río de las dinámicas económicas de las cuales era un eje estructurante.

Durante el proceso de conquista, el Río fue utilizado como un canal de transporte facilitando la llegada de los colonizadores a las regiones centrales del país, convirtiéndose así en el eje de articulación de un sistema de ciudades, villas y poblados que permanecería como estrategia de control. En el Siglo XIX en 1823, se inició el proceso de implementación de la navegación a vapor (Viloria, 2014), permitiendo la consolidación de diferentes procesos industriales como la fabricación del tabaco y el auge de productos como el café, claves para el fortalecimiento económico del país en los siglos XIX y XX. La potencialidad del Río para el desarrollo económico, no solo se vio favorecida por la navegación a vapor, sino por los sistemas férreos complementarios que permitieron establecer conexiones estratégicas con las ciudades andinas del país.

En este panorama post-industrial, se inició un proceso de consolidación de otras actividades que incluyen la extracción petrolera, la generación de energía a partir de hidroeléctricas, la agricultura, el turismo y la ganadería. En este sentido, se han presentado transformaciones permanentes hasta la actualidad, produciendo modificaciones de índole económico, social, poblacional y físicas sobre el territorio, recomponiendo las diferentes características asociadas al corredor del Río, y principalmente, reconfigurando la relación de las diferentes poblaciones con el Río, resignificando su representatividad.

El valle del Río Magdalena, es un Valle interandino, delimitado por la cordillera oriental y la occidental (Ver Mapa 2), posibilitando consolidar relaciones territoriales estrechas entre un sistema de ciudades andinas y ciudades puerto sobre el Magdalena, que han marcado gran parte de las relaciones territoriales del país a lo largo de la historia y son claves para la comprensión de las dinámicas de asentamiento poblacional. En este sentido cabe destacar también, la importancia del Magdalena como eje de acceso fluvial al país, para las diferentes empresas de conquista por parte de los españoles, configurando un canal estratégico para el dominio del territorio a partir del establecimiento de ciudades, poblados y villas.



Mapa 2. Relaciones interandinas y división del Río. Elaboración propia.

Las conexiones transversales al eje del Río que se han establecido a lo largo de la historia, parten de una búsqueda de acceso al Río por parte de las ciudades andinas del país, las cuales se han consolidado como los nodos urbanos más importantes, gracias a las distintas dinámicas comerciales favorecidas por el canal fluvial en el siglo XIX.

El Río Magdalena se divide en tres tramos constitutivos: Alto Magdalena, Medio Magdalena y Bajo Magdalena. El Alto Magdalena se entiende desde su nacimiento en el páramo de las Papas, hasta Honda; el Medio Magdalena de Honda hasta El Banco en el departamento de Magdalena, desde donde empieza el tramo Bajo del Río hasta llegar a su desembocadura en el Atlántico en la ciudad de Barranquilla (Ver Mapa 2).

En cuanto a la distribución poblacional en la cuenca, de acuerdo al censo del año 2005 (DANE) y sus proyecciones, en los departamentos asociados a la cuenca del Magdalena se asientan 37'200.000 personas, Lo cual representa el 88% de la población total de la nación. La cuenca abarca 889 municipios, de los cuales 106 están bañados directamente por el Río en zona urbana o rural (Ver Mapa 3). En los 106 municipios de relación directa con el Río, se asientan 4'329.405 habitantes, de los cuales 3'358.004 personas se encuentran asentados en los cascos urbanos. En este orden de ideas, aunque en la cuenca del Magdalena se localiza la mayoría de la población total del país, los asentamientos que se encuentran en relación directa con la ribera del Río no concentran una densidad de población considerablemente alta respecto al resto del país. (Ver Esquema 1).



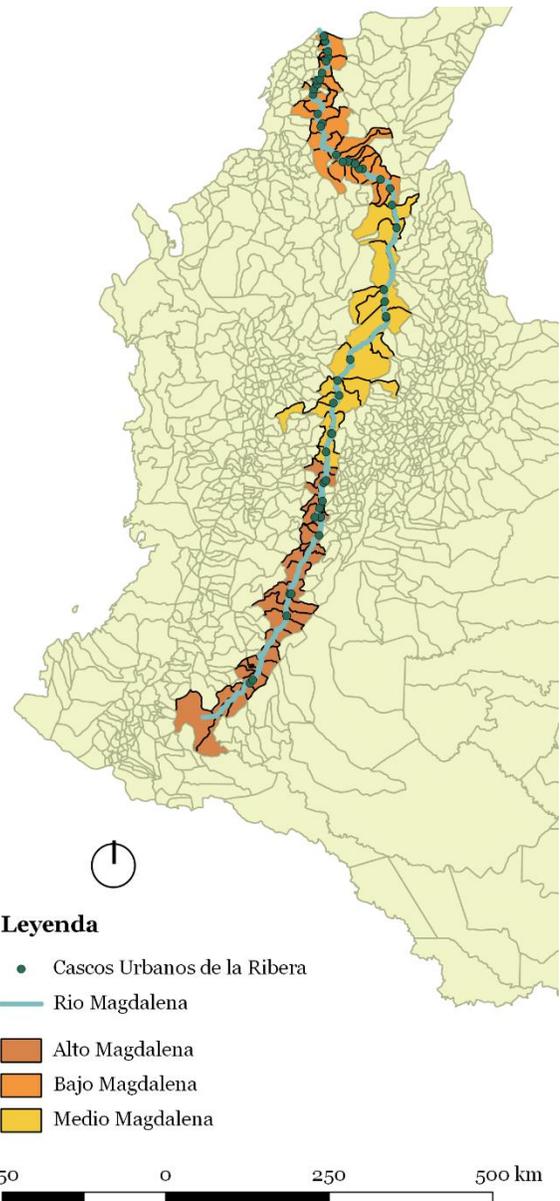
Esquema 1. Representación gráfica de la proporción de la distribución poblacional en el corredor del Río Magdalena. Elaboración propia a partir de datos del DANE (censo 2005).

Los asentamientos de carácter urbano que se encuentran en relación directa con el Río, dan cuenta de una dinámica variable en los procesos de ocupación de la ribera, obedeciendo a múltiples factores contextuales entre los que se encuentran las condiciones climáticas, las oportunidades económicas ofrecidas por la navegabilidad del Río y la pesca, las relaciones transversales al eje fluvial con las principales ciudades del país e incluso, situaciones de violencia a lo largo de la historia del país.

Al identificar los nodos Urbanos que se localizan al menos a 500 metros del Río, se evidencia una mayor cantidad de poblados de carácter urbano en el Medio y Bajo Magdalena y en la zona más baja del Alto Magdalena. (Ver mapa 3). El carácter urbano de estos asentamientos, propicia la construcción colectiva entorno al Río como estructurante, marcando condiciones culturales, actividades cotidianas, principios de la economía local y consecuencias fisioespaciales sobre el territorio.

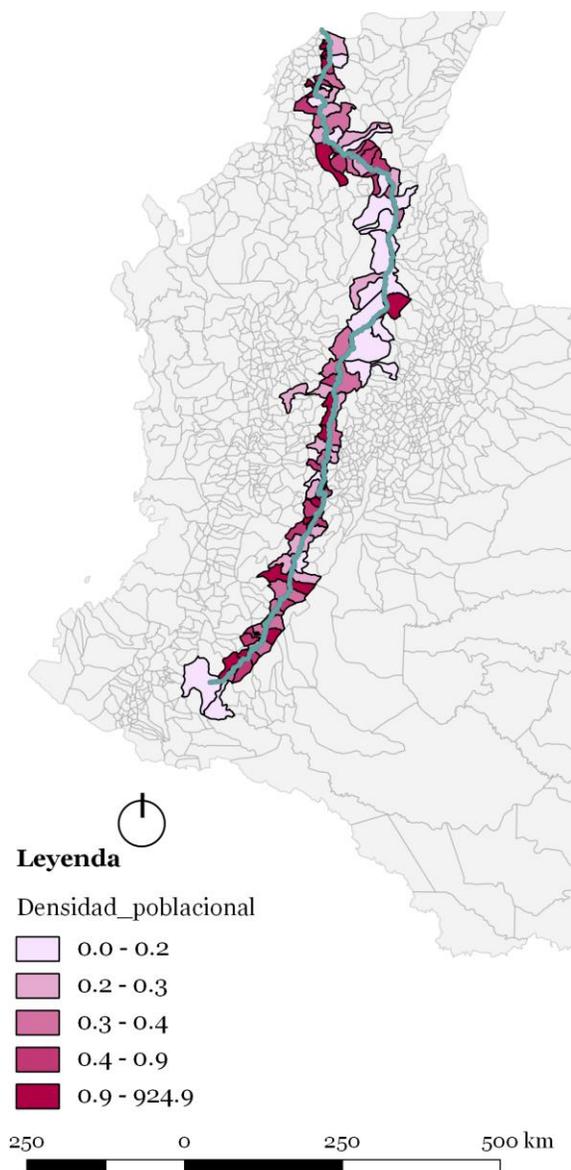
Cada uno de los cascos urbanos identificados en el *Mapa 3*, posee diferentes relaciones urbanas con otros asentamientos, que marcan su influencia territorial y su representatividad.

No obstante, para la comprensión de las condiciones poblacionales específicas y las actividades económicas que se presentan en los asentamientos ribereños, se analizan las características propias de los 106 municipios en relación directa con el cauce, marcando un punto de partida para la comprensión de la influencia que tiene el eje del Río como estructurante de las condiciones particulares de cada uno de sus asentamientos.



Mapa 3. Relación de los asentamientos urbanos con el Río. (Elaboración propia)

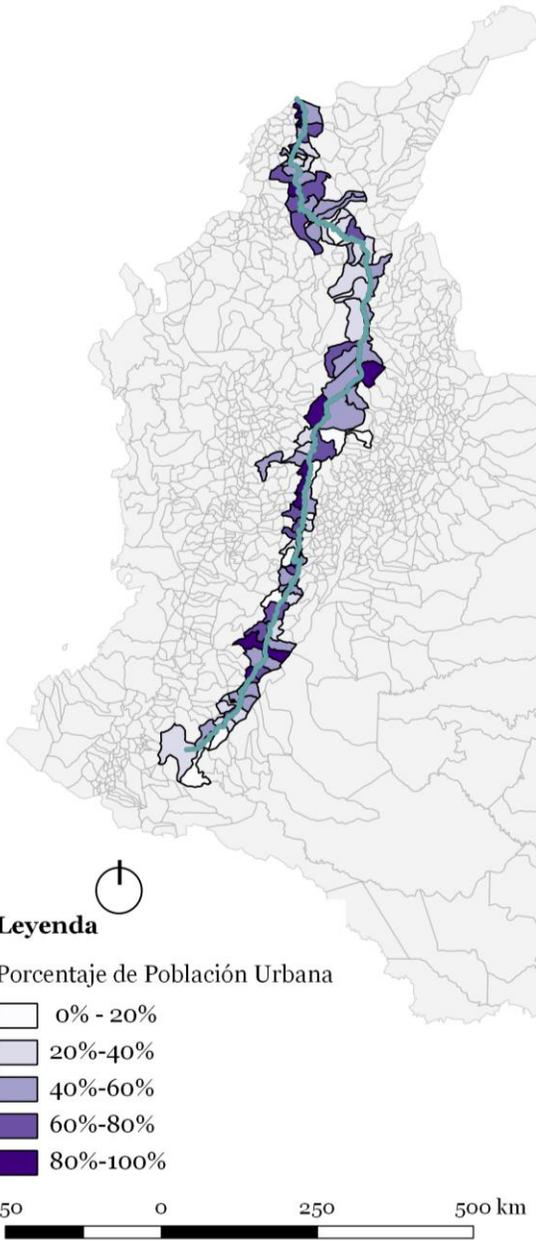
La distribución poblacional en el corredor del Río, da cuenta de las variaciones en las dinámicas de asentamiento; es así que se observa una mayor densidad poblacional asociada a los asentamientos del Bajo Magdalena cuando se encuentra próximo a su desembocadura y en el tramo que comprende el Alto Magdalena y el inicio del Medio Magdalena. Se pueden identificar en el Mapa 4, los municipios que concentran mayor densidad poblacional, estableciéndose como las ciudades más representativas para las relaciones transversales de las ciudades interandinas. (Ver Mapa 2).



Mapa 4. Densidad poblacional por municipio. (Elaboración propia)

Existen algunos tramos en los cuales la densidad poblacional es baja como se evidencia en el Mapa 4, estos tramos se caracterizan por condiciones climáticas complejas que dan lugar a una población reducida. Hacia el nacimiento del Río, en el Alto Magdalena, las bajas temperaturas y las condiciones topográficas, condicionan el asentamiento poblacional. Por otra parte, en el Medio Magdalena hacia el norte del país, se presentan bajas densidades que obedecen no solo a las condiciones complejas de inundaciones del Río, sino también a una condición histórica, en la cual se evitó la ocupación del Medio Magdalena, dadas sus características climáticas que propiciaban la proliferación de enfermedades tropicales.

Debido a que el eje fluvial se estableció como el canal de ingreso al país, en sus riberas se establecieron diferentes nodos urbanos de control territorial por parte de la empresa de conquista española, estos asentamientos sirvieron de puntos estratégicos para la relación con otras zonas del país. En este sentido, los municipios asociados a la ribera del Río, son predominantemente urbanos, sobretodo, en las zonas del Bajo y Medio Magdalena (Ver mapa 5). Las actividades relacionadas con la navegabilidad y el comercio, propiciaron la consolidación de ciudades, aumentando la densidad de población urbana y favoreciendo el crecimiento de los asentamientos. Por otra parte, las actividades extractivas del petróleo en el Medio Magdalena, los diferentes puertos a lo largo del Río y las actividades industriales llevadas a cabo en el Siglo XIX asociadas al tabaco, el café y el maíz, dieron lugar a migraciones hacia los centros poblados urbanos que consolidaron al Medio Magdalena como un tramo de asentamientos de gran representatividad para la comprensión de las relaciones entre las principales ciudades del país localizadas sobre las cordilleras.



Mapa 5. Porcentaje de población urbana respecto a la población rural. (Elaboración propia)

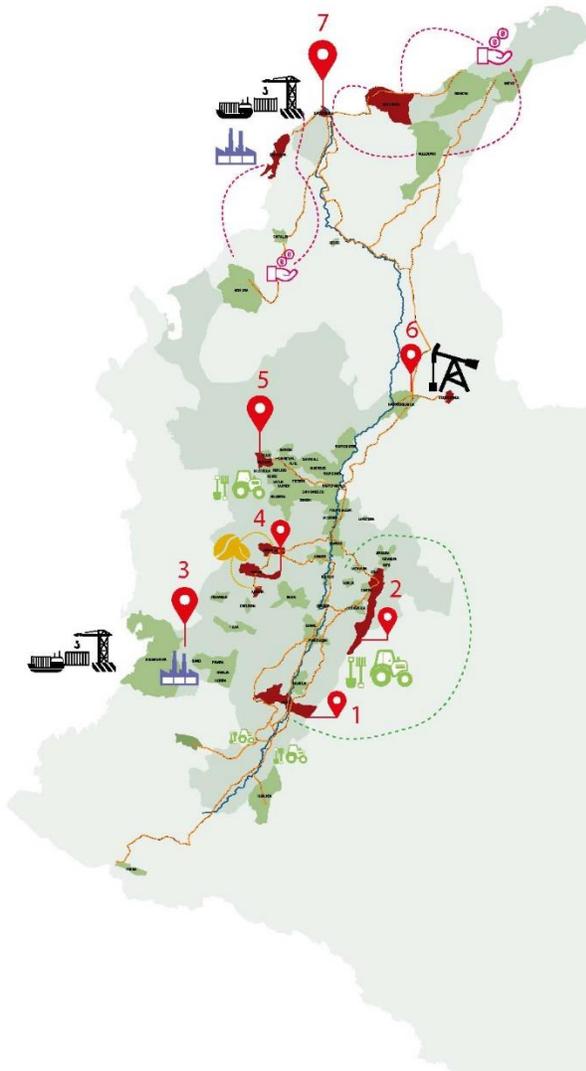
En el *Mapa 5* se puede evidenciar el porcentaje de población urbana respecto a la población rural, haciendo visible el carácter urbano del corredor asociado al curso del Río Magdalena. Esta característica general, es clave para la comprensión de las particularidades identitarias de los asentamientos y evidencia la importancia que tienen las ciudades para la configuración de los ejes estratégicos de comercio y movilidad.

Desde el punto de vista físico, el Río Magdalena representa un eje estratégico de conexión, pero también configura una barrera natural para las relaciones transversales entre las ciudades del país localizadas a ambas márgenes de sus riberas, significando la necesidad de establecer puentes de conexión que permitan la continuidad en la movilidad. A lo largo del recorrido del Río se encuentran 17 puentes propiciando conectividades estratégicas sobre el Río (Ver mapa 6). Los puentes se localizan en las zonas de mayor densidad poblacional, dando cuenta de las diferentes relaciones entre los municipios que se encuentran a ambas riberas del Río.



Mapa 6. Puentes sobre el Río Magdalena. (Elaboración propia)

Para la comprensión de las diferentes dinámicas territoriales sucedientes en la ribera del Río, es necesario ampliar las relaciones territoriales a escala nacional, transversales al Magdalena, que marcan muchas de sus características económicas e incluso culturales, influyendo directamente en la dimensión física del territorio, configurando atributos identitarios. En este sentido, pueden reconocerse diferentes relaciones a lo largo del eje del Río, identificándolo como un eje estratégico (Ver esquema 2):



Esquema 2. Relaciones territoriales transversales al corredor del Río Magdalena. (Elaboración propia).

- 1) **Zona comercial y de actividad agrícola del Alto Magdalena:** En esta zona se presentan grandes producciones agrícolas que se transportan hacia los principales nodos comerciales (Pitalito, Neiva y Agrado). La actividad extractiva le aporta gran dinamismo a la zona alta de la cuenca y se vincula con la fertilidad que se asocia a las condiciones particulares del valle en este tramo, que se caracteriza por las diferentes caídas, pendientes y numerosos afluentes.

La importancia que adquiere este nodo se ve representada en la potencialidad económica de la ciudad de Neiva como núcleo central de concentración de las dinámicas de distribución, estableciendo conexiones con la zona del Valle del Cauca y el altiplano Cundiboyacense.

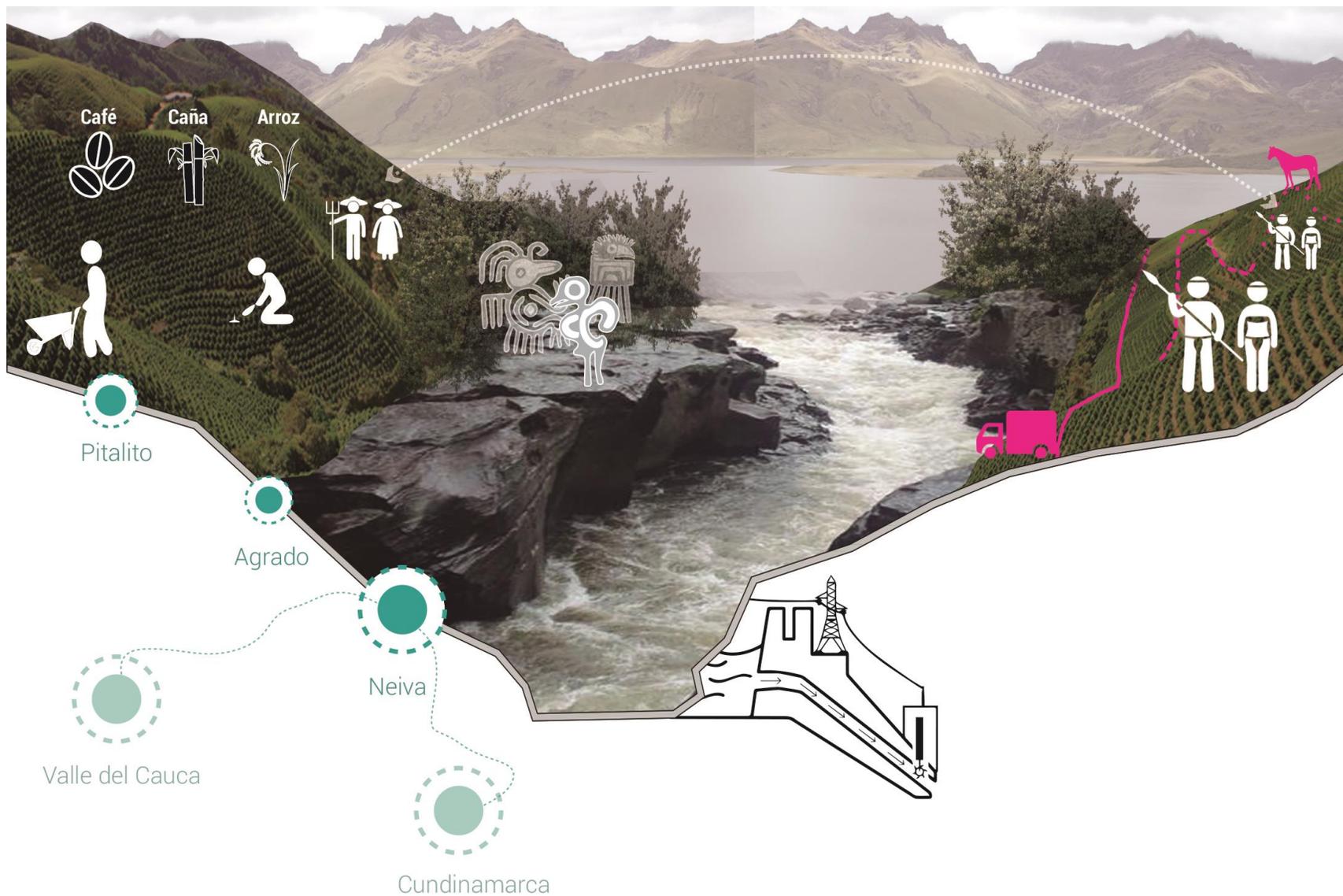
- 2) **Nodo Capital y área de producción agrícola:** Bogotá como capital del país, ha sostenido una constante relación histórica con el Río, se ha conectado físicamente a través de diferentes municipios establecidos como sus puertos frente al Río a lo largo de la historia, (Purificación, Girardot, Guaduas, Honda y Puerto Salgar). Se resalta en esta conexión transversal, el aporte a la economía nacional de la capital del país como nodo central de operaciones financieras y logísticas que demandan relaciones estrechas entre el Valle del Cauca, la zona cafetera del país y las zonas de alta productividad en Antioquia.
- 3) **Región industrial y portuaria del Pacífico:** En esta zona se concentran múltiples empresas de carácter industrial, que complementan la actividad portuaria de Buenaventura, generando una zona que por su importancia, se relaciona transversalmente al Río en dos vías:

- desde el puerto y hacia el puerto. i) La búsqueda de relación del puerto con el nodo de la capital del país, ii) los diferentes ejes conectores que buscan el enlace con el puerto desde las diferentes regiones agrícolas e industriales, propias de la zona del Alto Magdalena.
- 4) **Zona Cafetera Central:** La zona cafetera que comprende los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, ha sostenido una fuerte conexión transversal con el Río a través de la historia, teniendo en cuenta que fue una de las regiones del país con mayor conexión hacia el Magdalena Medio, debido a las correspondencias entre la actividad extractiva y la industria de las trilladoras asociadas a los diferentes puertos de la zona del Medio Magdalena, sumado también a las potencialidades de transporte que aportaban los ferrocarriles y la navegación a vapor a través del Río. Al igual que en otros casos, la relación transversal al Río actualmente está marcada por la conectividad hacia la capital del país como nodo comercial y financiero.
 - 5) **Sistema Productivo de Antioquia:** Antioquia y Medellín, al igual que la capital del país, sostuvieron una constante relación con el Río a través de ejes férreos que interconectaban a Puerto Berrío como nodo en el Río y a diferentes zonas productivas de Antioquia. Actualmente la relación de este sistema con el Río, está marcada por las vías terrestres que conectan a Antioquia con el centro del país, estableciendo un sistema de transversalidades al Río Magdalena.
 - 6) **Zona Petrolera y Nodo comercial de Bucaramanga:** La zona petrolera de Yondó y Barrancabermeja, guarda estrecha y directa relación con el Río debido a la localización de las industrias de extracción petrolera en

relación con el cauce del Río. Cabe destacar que Bucaramanga como nodo comercial, tiene una relación estrecha con los asentamientos ribereños del Magdalena Medio que se encuentran en la margen derecha del Río, estableciendo así otra transversalidad a partir de la cual se explican las diferentes relaciones territoriales.

- 7) **Zona Comercial y Portuaria del Atlántico:** En la zona norte del país, la relación con el Río está marcada por la relación comercial entre Barranquilla (ciudad-puerto principal para la región), con las otras ciudades intermedias: Cartagena, Montería, Santa Marta, etc. Además, a través de diferentes conexiones viales, se reconoce una relación con el Cabo de la Vela y sus dos centros comerciales: Maicao y Riohacha.

Estas conexiones transversales en relación con el Río, marcan una relación indisociable del eje del Magdalena con otras zonas del país, que además de potencializar las relaciones territoriales desde el punto de vista económico y geográfico, establecen también diferentes condicionantes entorno a las construcciones culturales y sociales, y a sus correspondientes consecuencias espaciales. Es por lo anterior, que la comprensión de estas conexiones es fundamental para realizar una lectura territorial a partir de la identidad como categoría de análisis, teniendo en cuenta que las poblaciones ribereñas se configuran como un palimpsesto, reuniendo una cultura anfibia presente en los asentamientos y su relación directa con el Río, y las influencias históricas provenientes de las relaciones con los diferentes nodos urbanos localizados en las zonas andinas y/o en otros tramos del corredor del Río, estableciendo como principio fundamental de la comprensión de la construcción territorial entorno al corredor del Río, como un resultado configurado a lo largo de la historia, que seguirá consolidándose en el tiempo.



Alto Magdalena

1.2. Alto Magdalena.

Características Naturales y Geográficas.

El Alto Magdalena contiene en sí el nacimiento del Río, el cual se da en la Laguna de la Magdalena, localizada en el Páramo de las Papas, sobre la cordillera de los Andes, en la cadena montañosa central cuando esta se divide en territorio Colombiano. Su nacimiento se da en un ecosistema de páramo caracterizado por bajas temperaturas y una alta riqueza natural desde la producción de agua y la biodiversidad. En este tramo del Río, el cauce es estrecho y viaja a través de un recorrido con altas pendientes, lo cual hace imposible su navegabilidad a esta altura. El encajonamiento que producen las formaciones geográficas, hace que el Río viaje con rapidez, y a través de grandes caídas de agua posibilitando la creación de energía, por lo cual se han desarrollado diferentes proyectos hidroeléctricos en esta zona. (Ferro, 2015).



Imagen 1. Laguna de La Magdalena en el Páramo de las Papas. Nacimiento del Río. (Betancur. 2015.)

En el Alto Magdalena, el Río conserva en gran parte la calidad de su nacimiento, debido a las condiciones de la topografía asociada a su cauce, imposibilitan los asentamientos en sus riberas y por lo tanto, sus propiedades de origen se pueden mantener a causa de la falta de intervención humana. A medida que el Río avanza en su viaje, comienza a ensancharse,

hasta llegar a Neiva que es su punto inicial de navegabilidad, donde comienza un *río de tierra caliente*, y seguirá así su recorrido por las tierras bajas, por las que más de la mitad de su trayecto será a menos de 100 metros sobre el nivel del mar. (Ferro, 2015).

En este tramo del Río se encuentra un bosque seco conocido como el desierto de la Tatacoa. El desierto marca el inicio del Valle del Río en el Huila y Tolima; un valle de altas temperaturas en el cual el Río ha propiciado la consolidación de tierras fértiles, haciéndose evidente en la actividad agrícola permanente en el tiempo.

La diversidad de climas y suelos a lo largo del recorrido del Río desde su nacimiento hasta Honda, posibilita la aparición de diferentes productos agropecuarios e incluso, la producción de energía eléctrica a partir de los diferentes embalses que se han establecido para aprovechar los rápidos cambios de nivel del Río a lo largo de su recorrido por este tramo.

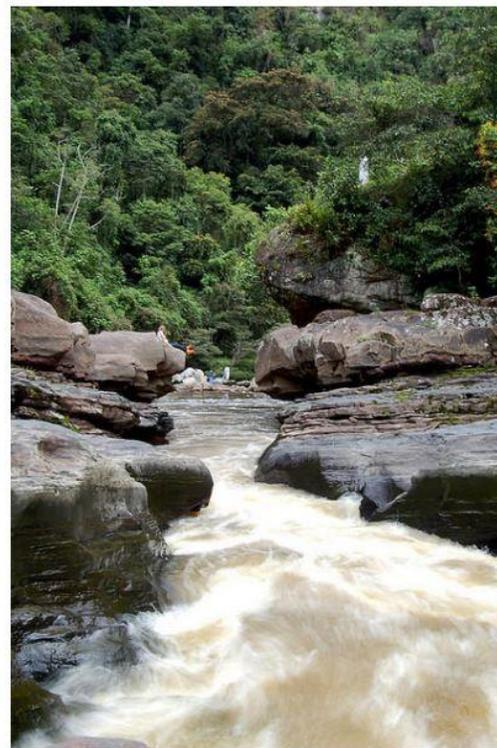
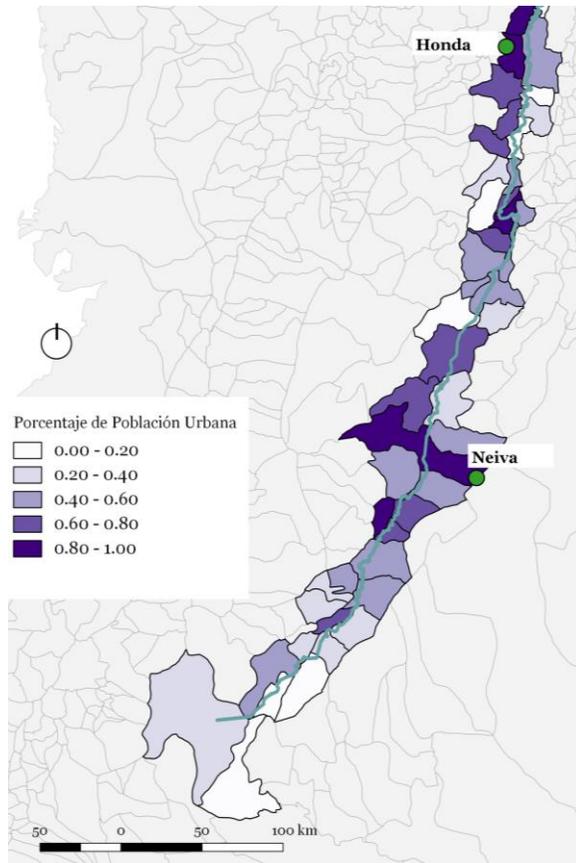


Imagen 2. Estrecho del Río Magdalena (Carvajal, S.F.)

Demografía y Poblamiento.



Mapa 7. Porcentaje de población urbana respecto a la población rural en el Alto Magdalena. (Elaboración propia)

Como se observa en el *Mapa 7*, la población del Alto Magdalena es predominantemente rural, teniendo en cuenta que en la mayoría de sus municipios, se presenta una relación de entre 0% y 40% de población urbana respecto a la población rural. Esta situación obedece a múltiples factores entre los cuales resaltan:

- Las complejidades de la geografía de la zona, que no han posibilitado la consolidación de centros poblados de importancia en la zona.
- Las posibilidades económicas dadas por la explotación de la agricultura en la zona, debido a la riqueza de los suelos y la directa relación con el Río.

- Las bajas temperaturas en la zona de la laguna de La Magdalena (nacimiento del Río); y las altas temperaturas de las zonas del desierto de la Tatacoa y el valle del Huila.

- La conservación natural y cultural de la zona, que actualmente se encuentra protegida por diferentes instrumentos de planificación de escala nacional. A lo anterior se suma la presencia indígena en el territorio, dando lugar a territorios indígenas declarados y protegidos por estas culturas.

Además de destacar la predominancia de la población rural en la zona, es necesario enfatizar que el Alto Magdalena, es la región menos poblada del Río, debido a los puntos anteriormente mencionados y sumado al desarrollo de proyectos de infraestructura asociados a la producción de energía, los cuales han generado desplazamientos de la población y desaparición de zonas productivas. Por otra parte, la presencia de grupos al margen de la ley en la zona, ha devenido en desplazamientos que reducen la ocupación del territorio.

Neiva es la ciudad con mayor densidad poblacional y mayor porcentaje de población urbana, este asentamiento se ha consolidado a lo largo del tiempo como un nodo estratégico de relaciones en el sur del país, constituyendo el primer puerto sobre el Río y por lo tanto, el principio de viabilidad en su navegación.

El proceso de poblamiento del Alto Magdalena, se caracteriza por la importancia de la cultura milenaria de San Agustín que “desarrolló un complejo pensamiento simbólico con una jerarquía social chamánica, apreciable en su modelo de ocupación cultural del territorio.” (Llanos, 1998.)

La ocupación territorial se dio a partir de centros funerarios que se localizaron distantes entre sí, caracterizándose por una clara organización social, política y territorial.

Estas culturas que ocuparon los territorios, fueron desplazadas según algunos autores, por los cambios climáticos por los cuales se presentaron problemáticas en el desarrollo de las actividades cotidianas, razón por la cual nuevas culturas surgieron, todas provenientes de la etnia de los Yalcones (Llanos, 1998.), quienes se enfrentaron a los procesos de colonización y afrontaron una guerra cuyo objetivo residía en el exterminio cultural, teniendo en cuenta la resistencia presentada por estos grupos en el proceso de conquista. La estructura social y política establecida, fue reemplazada por el sistema de villas y ciudades propuesto por los colonizadores y en este proceso se redujo considerablemente la población, se transformaron las actividades económicas y se desvinculó lo sagrado y cultural de lo económico y productivo.

Durante la conquista, se establecieron diferentes tipos de asentamientos urbanos, los que se presentan en el Alto Magdalena pueden clasificarse en las siguientes categorías:

- 1) Ciudades y Villas: Constituyeron la red principal para el control del poder durante la colonia. La ciudad capital para la zona del Alto Magdalena fue Neiva, pero se complementaba con algunas villas que también centralizaban poder político y actividades económicas como Mariquita y Timaná.
- 2) Pueblos para la doctrina: fueron fundados en tierras de resguardos indígenas, por parte de misioneros franciscanos y jesuitas. Aún cuando muchos indígenas continuaban una vida dispersa y rural, se veían obligados al tributo de impuestos y a asistir al adoctrinamiento en las

capillas. En estos pueblos no se permitía el asentamiento de blancos. Estas poblaciones se caracterizaron culturalmente por mantener una mezcla cultural de lo cristiano y lo indígena.

- 3) Pueblos de frontera: El Alto Magdalena marca la línea de frontera con la zona amazónica del país, territorio identificado por los españoles como zona con problemáticas de acceso; por lo anterior se estableció un límite dentro de las acciones de conquista, fortalecido a través del establecimiento de poblaciones de frontera, caracterizadas por reunir indígenas de diferentes culturas del Caquetá, y otras zonas del oriente del país, para establecer un sistema de asentamientos demarcando el límite de colonización.
- 4) Pueblos de paso: La relación entre lo que fue la Gobernación de Popayán y el Nuevo Reino de Granada, estableció puntos estratégicos localizados en los caminos y sus intersecciones que se convertirían en asentamientos comerciales y de intercambio, como La Plata e Ibagué.
- 5) Pueblos de mestizos: Estas poblaciones surgieron tardíamente desde finales del S. XVII y hacia el S. XVIII, en regiones donde desapareció la población aborigen y surgió el mestizaje. Tomaron fuerza económica dadas sus condiciones de estatus social y posibilidad de relaciones con las ciudades principales, y con un aumento poblacional que fue creciendo con el tiempo. Entre estas se encuentran Espinal, Chaparral, Guamo, Ambalema, Villa Vieja, Palermo, entre otras. (Llanos, 1998.)

Actividades económicas

Uno de los atractivos principales que terminó impulsando la fuerza colonizadora al Alto Magdalena, fue la abundancia de fuentes de oro y plata, estas pudieron haber tenido una escala mayor dentro de los sistemas de poder y explotación de la colonia, pero la industria se vio afectada por la reducción de población indígena cuando los españoles lograron tener control del territorio. Es por esto que la Ganadería y la agricultura tomaron mayor fuerza en la región. Lo anterior, permitió que a mediados del siglo XVI, Neiva se perfilara como un importante centro ganadero y a comienzos del siglo XVII las haciendas del Alto Magdalena serían la principal fuente abastecedora de carnes y cueros para los consumos de la Sabana de Bogotá. (Clavijo, 1998)

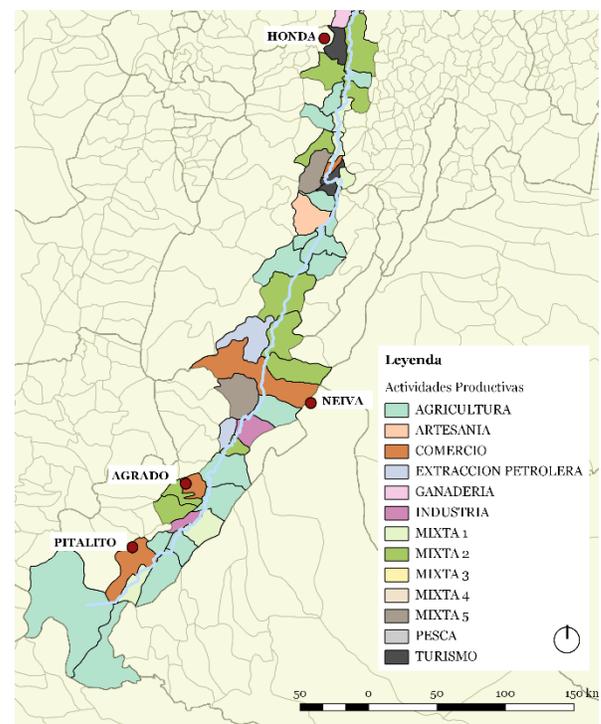


Imagen 3. Minas de Santa Ana, cerca de Mariquita-Tolima. Acuarela (Carvajal, 1859)

Después del período de colonización los cultivos y la ganadería se vieron expuestos a efectos adversos por parte de diferentes problemáticas climáticas, fue entonces que la recuperación económica luego de las guerras de independencia, estuvo apoyada por la exportación del tabaco a Europa y la

consiguiente expansión de su cultivo. Este sólido período económico se complementó con el cultivo de la caña y la producción de aguardiente, sobre todo en haciendas tabacaleras con numeroso campesinado de cosecheros. (Clavijo, 1998)

Posteriormente la agricultura se fue afianzando dentro de la economía del Huila y Tolima, marcando un desarrollo lento, pero siempre orientado a productos como el cacao, el arroz, la caña y el café. Con las diferentes reformas agrarias del S.XIX y con un auge exportador fruto de la apertura económica del S.XX, tuvo lugar la tecnificación de los cultivos y el fortalecimiento de la economía agrícola de la región del Alto Magdalena. (Clavijo, 1998)



Mapa 8. Actividades productivas Alto Magdalena. (Elaboración propia)

Además de su importancia histórica como zona de productividad agrícola, las condiciones ambientales y geológicas que propician los suelos del Alto Magdalena, permiten que las actividades productivas predominantes en sus municipios, tengan

como base la agricultura, en algunos casos, combinado con la pesca, e incluso, con la ganadería doble propósito en algunas zonas. A partir de las diferentes actividades extractivas, se consolidaron tres nodos de alta importancia comercial, centralizando la distribución de los diferentes productos y concentrando el capital de la región del Alto Magdalena: Pitalito, Agrado y Neiva, que funcionan como los centros de intercambio de mercancías entre otros municipios y como puntos estratégicos de conexión entre otras zonas del país. (Ver mapa 8)

Debido a las características particulares del suelo en la zona, no solo se ha fortalecido el desarrollo de la agricultura, sino que se han consolidado productos específicos dentro de la producción, favoreciendo el impulso económico de la zona: el café, el arroz y la caña de azúcar, constituyen los principales productos del Alto Magdalena y han derivado en procesos secundarios de industria en algunos municipios orientados a cadenas secundarias de transformación como la industria panelera. Además de los procesos de segundo orden que dan cuenta de la tecnificación alcanzada en la zona para la agricultura, se han realizado adelantos desde el punto de vista científico dando lugar a los llamados “productos de origen”, fundamentalmente el café y el arroz, permitiendo una mayor consolidación de la agricultura como estructura de soporte de la economía de la región, fundamentado en procesos de comercialización al interior del país y exportaciones de alta demanda que dan cuenta de un posicionamiento estratégico del Alto Magdalena en el renglón de la agricultura del país.

Relaciones territoriales y

Conectividad

Los municipios del Alto Magdalena, se caracterizaron por estar inmersos en una topografía accidentada y de difícil acceso, teniendo en cuenta que se localiza en la zona donde las cordilleras Central y Oriental se encuentran más próximas una de otra. En este sentido, las rutas comerciales para la movilización de los productos provenientes de Neiva, Mariquita, Santa Fé, Socorro, entre otras; requirieron trazados estratégicos, ya que comúnmente era necesario el traspaso de diferentes cadenas de montañas y el paso previo por diferentes ciudades como Popayán y Cartago para la llegada de los productos a su destino final.

La localización del Alto Magdalena en la zona sur del país, lo sitúa dentro de un corredor estratégico durante el proceso de la colonia, para la relación con lo que hoy son otros países como Ecuador y Perú. En este sentido, a lo largo de la historia se han consolidado relaciones comerciales específicamente con Quito y algunas ciudades de la zona sur de Colombia, esta conexión en búsqueda de las relaciones económicas, potencializó la relación con los poblados indígenas de Ecuador y fortaleció los valores propios de las culturas del Alto Magdalena, favoreciendo la conservación de muchas de sus expresiones culturales.

Lo anterior, se suma al llamado Camino de las Papas (De Caldas, S.F), el cual data de las comunicaciones establecidas entre las diferentes comunidades indígenas que habitaron el Alto Magdalena, la zona sur del país y el recorrido hasta Quito.

La movilidad al interior del Alto Magdalena, en las zonas más próximas al nacimiento del Río, es compleja y se da a través de caminos con dificultades en sus recorridos por las altas pendientes y la poca ocupación territorial que no demanda caminos de alta complejidad. No obstante, a medida que el Río desciende,

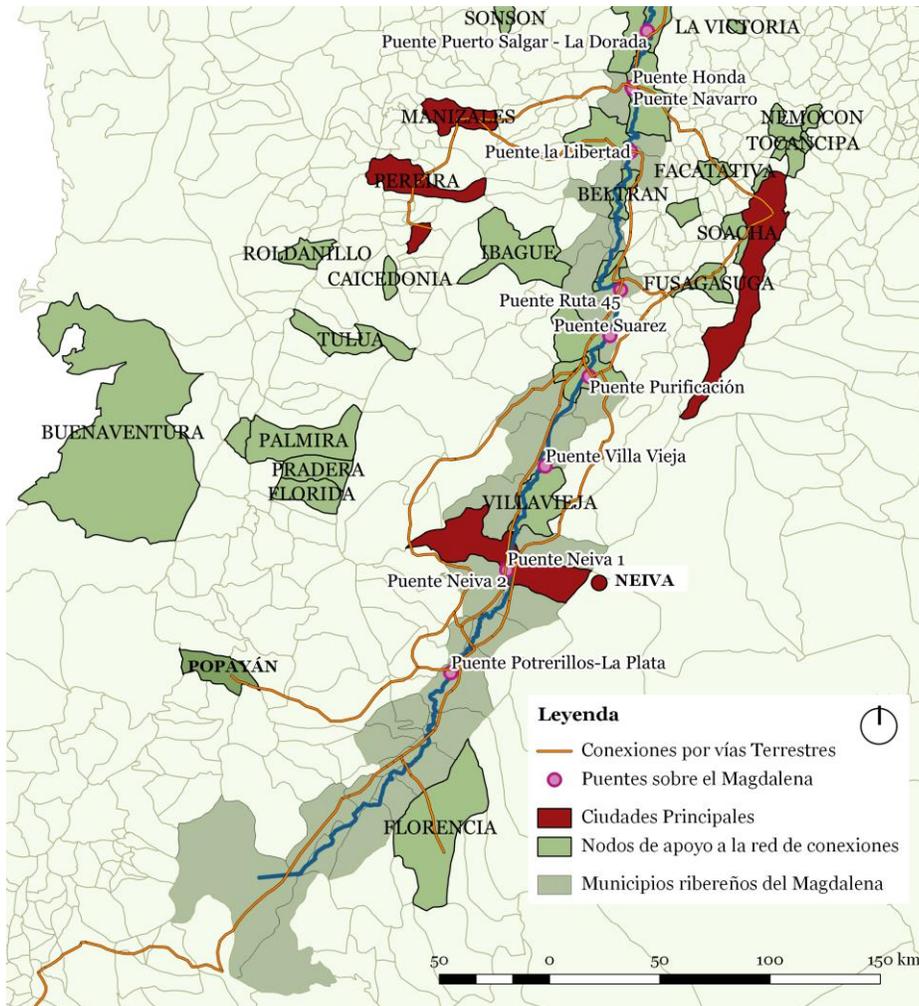
mejoran las condiciones de conectividad por las características del valle que comienza a ampliar su cauce, por el desarrollo de infraestructura entorno a la producción de energía y por los altos índices de productividad agrícola de la zona.

En esta zona se encuentra el mayor número de puentes sobre el Río, debido a diferentes factores entre los que resaltan:

- La importancia de algunos de los municipios que se encuentran en relación directa con el Río, como centros de producción agrícola y comercialización de productos, lo que demanda una red de conectividad efectiva.
- Las condiciones de la topografía de la zona que demandan la búsqueda de conexiones transversales al eje del Río, que permitan evadir las altas pendientes, buscando los recorridos más óptimos.
- La conexión histórica entre el Valle del Cauca y Cundinamarca, resaltando la importancia de la ciudad de Neiva, que cumple un papel fundamental dentro de la estructura de conectividad a través del Río, conexión que se estableció desde el Siglo XVIII, cuando Popayán fuera un nodo urbano de alta importancia financiera para el país junto a Bogotá.
- La ciudad de Bogotá como capital del país, es un nodo concentrador de ejes de conexión que tiene una especial relación con la zona del Alto Magdalena, y también concentra diferentes conexiones de la zona cafetera del sur del departamento de Caldas.

Otro aspecto importante respecto a las relaciones territoriales en el Alto Magdalena, es su conectividad internacional dada desde dos puntos de vista: La oportunidad del puerto de Buenaventura para las conexiones internacionales marítimas del país, y la cercanía con la frontera sur de Colombia, que posibilita la relación física por vía terrestre con Ecuador y Perú.

En el *Mapa 9*, se pueden evidenciar los nodos urbanos de concentración de actividad en relación con el Alto Magdalena, la centralidad financiera y económica del país (Bogotá y su área de influencia), Neiva como “capital” del Alto Magdalena, en donde confluyen las relaciones comerciales de los procesos de productividad agrícola de la región y la zona cafetera del sur de Caldas (Manizales, Pereira y Armenia), además de establecer relaciones con la zona del Alto Magdalena, conforman un corredor comercial con la zona Norte del Valle del Cauca, complementándose con las actividades industriales de Palmira, Pradera y Florida y el puerto de Buenaventura.



Mapa 9. Relaciones territoriales en el Alto Magdalena. (Elaboración propia)

Relaciones culturales.

El poblamiento del Alto Magdalena, se caracteriza por la importancia de la cultura milenaria de San Agustín la cual “desarrolló un complejo pensamiento simbólico con una jerarquía social chamánica, apreciable en su modelo de ocupación cultural del territorio” (Llanos, 1998). Lo anterior, sumado a las dificultades de habitabilidad dadas por la geografía y el clima en el Alto Magdalena, hacen que en la actualidad se asienten principalmente culturas indígenas o campesinas tradicionales, quienes han ocupado la zona históricamente, desarrollando capacidades de interacción con las particularidades de este territorio consolidándose en sus modos de vida y en las

relaciones con el entorno natural que ocupan. En la zona aún permanecen culturas indígenas como los Yanaconas, quienes acostumbran intercambios con los campesinos de la misma región. (Lamilla, Ferro. 2015)



Imagen 5. Estatua pintada de El Putural (Parque San Agustín) Carvajal, M. (S.F.).

Uno de los aspectos socioculturales predominantes en el Alto Magdalena, es la importancia de las expresiones artísticas de las culturas precolombinas. Las esculturas y gráficos al estar localizados cerca al Río, suscitan una relación estrecha a lo largo de la historia entre las comunidades y el Río, marcada por las tradiciones míticas y religiosas de las culturas indígenas y campesinas.



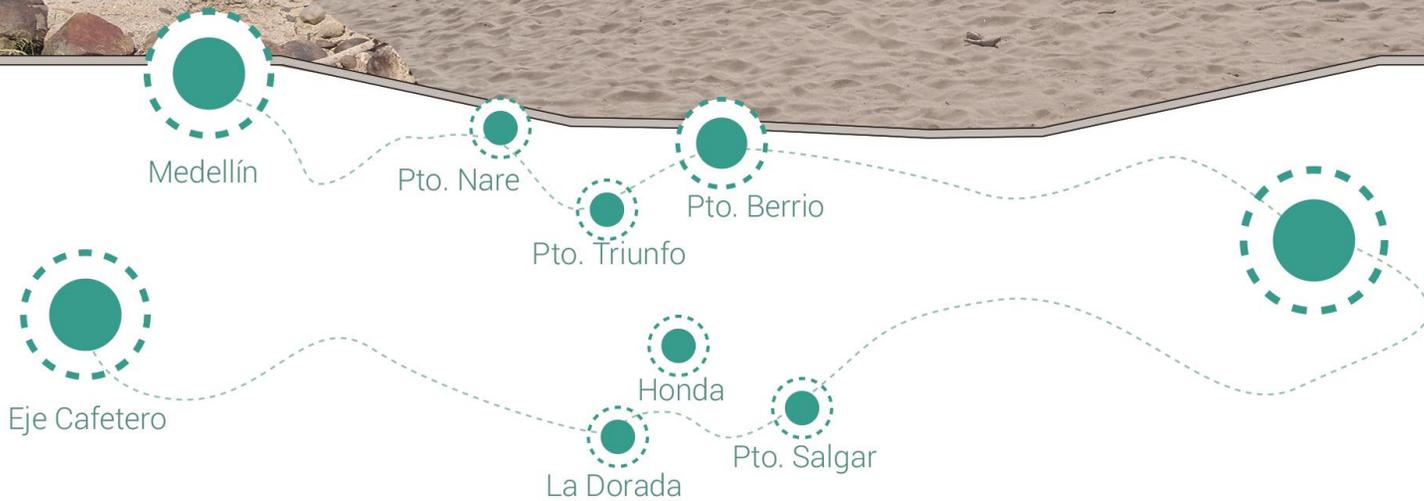
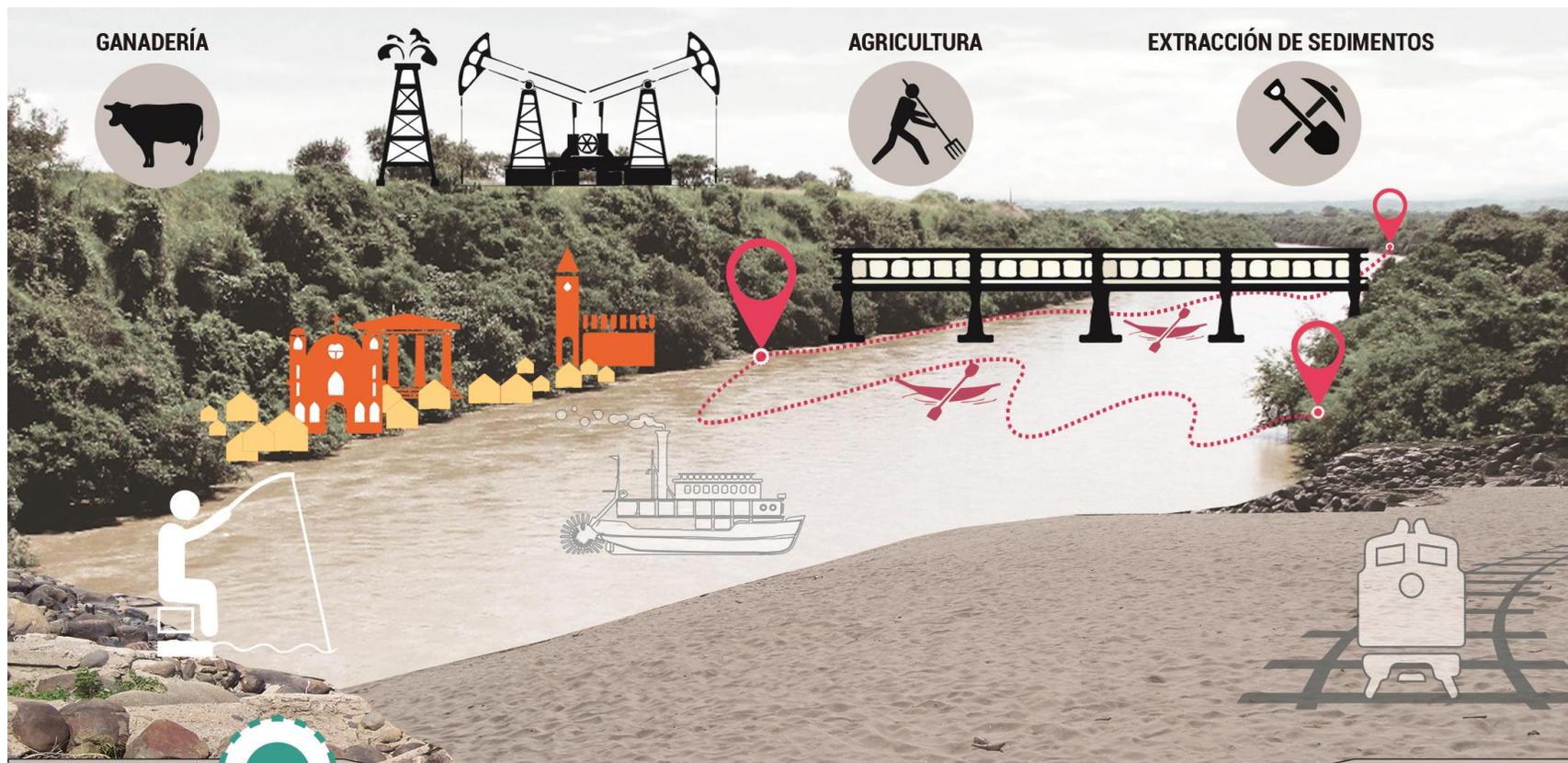
Imagen 6. Vista del paso entre Honda y Bogotá. Porter, H. (S.F.).

En este orden de ideas, es de gran importancia resaltar diferentes aspectos que sugieren una relación de conexión simbólica con la cultura mexicana, el cultivo del maíz y su carga mitológica asociada, los índices altos de población, la escultura avanzada y las figuras antropomórficas en piedra asociadas a la cultura de San Agustín, son evidencias de esta posible relación. (Melo, 1996)

En la zona más próxima al nacimiento del Río, se conserva aún una relación de orden simbólico basada en la religión y en las diferentes culturas indígenas que continúan poblando la zona. No obstante, río abajo, después de Neiva, inicia una relación diferente de la sociedad con el Río, en asentamientos que fueron testigos de la navegación, se convirtieron en puertos activos y explotaron la pesca. En algunos municipios existen tradiciones artesanas no solo con la elaboración de diferentes elementos y prendas con fibras de la zona, sino con la elaboración

de productos gastronómicos derivados de la leche, el maíz y la panela.

La navegación iniciando a partir de Neiva, consolidó expresiones físicas entorno a esta actividad como los malecones y puertos en los municipios río abajo, la elaboración de embarcaciones y el mantenimiento de las mismas y la relación directa de los asentamientos con el Río como canal de comunicación y fuente de recursos económicos y culturales, son principios que marcan la relación social con el Río de los centros urbanos localizados en la zona baja del Alto Magdalena.



Medio Magdalena

Medio Magdalena.

Características Naturales y Geográficas.

Al iniciar el tramo del Magdalena Medio, las condiciones generales de la geografía cambian, modificando la pendiente de viaje del Río; la dimensión de su cauce, la profundidad media y en términos generales, toda la composición del paisaje a su alrededor, se transforma componiendo un valle más amplio con aguas menos caudalosas y con una vegetación más tropical. Río abajo comienza una de las partes más difíciles de la historia de la navegación por el Magdalena: en épocas de verano las aguas están muy bajas y el cauce del Río se explaya formando grandes islas y desapareciendo otras. (Ferro, 2015). La navegación no solo se ve afectada por el nivel de las aguas, sino por los cambios de pendiente en el cauce del Río que dan lugar a una aceleración en la velocidad del recorrido de las aguas; esta situación, provoca diversos fenómenos de orden natural en relación con los peces que demandan técnicas particulares para la pesca, entre las cuales destacan modificaciones físicas a la rivera, desarrollo de herramientas y consolidación de nuevas técnicas.



Imagen 7. Paisaje del Río a la altura de Honda-Tolima. Inicio Medio Magdalena. Tomada por la Autora (2016)

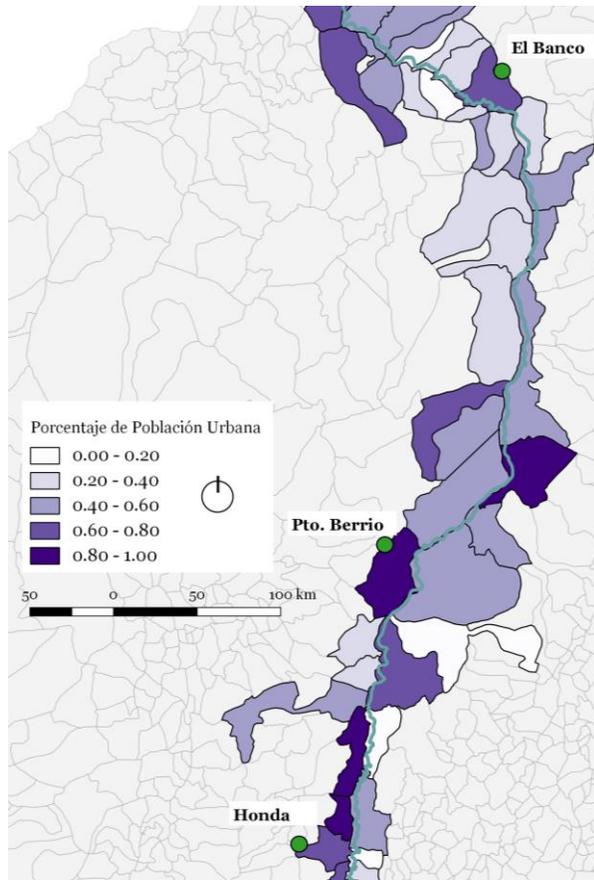


Imagen 8. Paisaje del Río a la altura de Puerto Berrío-Antioquia. Tomada por la Autora (2016)

Con el paso del tiempo y la modificación climática, el Río sufre constantes cambios generando alteraciones directas a las poblaciones ribereñas. El cambio en la composición de sus riberas y la corta edad de la genealogía del Río, hace que su cauce no se encuentre aún definido con precisión y por lo tanto, tenga límites variables afectando constantemente a sus poblaciones. En tiempo de lluvias, de invierno, la región que va hasta Bodega Central pasando por Cantagallo, San Pablo, Simití y Arenal, en el departamento de Bolívar, se han convertido en zonas afectadas por grandes inundaciones. (Ferro, 2015).

En el recorrido inicial por el Medio Magdalena, el Río se rodea de vegetación de altura media, pero en su paso por Antioquia, el Río cambia de paisaje alimentándose de la riqueza biodiversa del departamento, frondosos árboles se apilan en sus orillas, conformando un contexto de bosque húmedo; en su llegada al Bajo Magdalena, su paisaje se transforma nuevamente adquiriendo características de ciénaga, desdibujando los límites de su cauce y ampliando aún más el valle del Río.

Demografía y Poblamiento.



Mapa 10. Porcentaje población urbana en el Medio Magdalena. (Elaboración propia)

La distribución poblacional del Medio Magdalena presenta una diversidad entre urbana y rural como se observa en el *Mapa 10* (Porcentaje de Población Urbana), sin embargo, predomina el carácter urbano de los asentamientos, dando cuenta de una relación estrecha Ciudad-Río, que en el Magdalena Medio se expresa desde las dinámicas económicas, las condiciones físicas de su composición urbana, e incluso, factores socioculturales de construcción colectiva entorno al Río y sus aportes a la economía de la zona.

*En la época colonial, debido a los diferentes procesos asociados a la esclavitud, se dieron diferentes migraciones de negros esclavos fugitivos, negros libres

Aun cuando las poblaciones del Medio Magdalena tienen un carácter urbano, el origen de dichas ciudades se vio afectado debido a múltiples condiciones propias de su contexto histórico entre las cuales resaltan:

- la inestabilidad de las economías locales enfocadas en diversos productos de acuerdo a una demanda fluctuante, impidiendo configurar procesos industriales y/o extractivos que se mantuvieran en el tiempo como oportunidades para el desarrollo económico de la población.
- Aun cuando existían algunos asentamientos rurales de Indígenas y Libres *, las condiciones climáticas extremas propiciaron la aparición de diferentes plagas y enfermedades, las cuales evitaron la fundación de ciudades durante el Siglo XIX en este tramo del Río por parte de la empresa de conquista española, constituyendo únicamente centros de distribución logística en relación con el transporte fluvial y centros de almacenaje.
- La consolidación de algunas ciudades del Alto y Bajo Magdalena en el Siglo XIX, no propiciaban la aparición de nuevos núcleos urbanos dominantes.

Cabe resaltar por otra parte, el carácter urbano del Magdalena Medio, el cual está reforzado por la historia de sus diferentes puertos, que en conjunto con las estaciones ferroviarias lograron alcanzar un florecimiento económico y urbano, constituyendo centralidades de alta importancia para el corredor comercial del Magdalena, y por lo tanto, para las diferentes regiones del país relacionándose transversalmente con el eje del Río. Lo anterior, permitió durante el siglo XX, un auge económico representativo en la zona, que se

y algunos indígenas, estos se ocultaban en las zonas selváticas, principalmente en las pertenecientes a la zona media del Río Magdalena. (Arcila, 2003)

vio reflejado en su arquitectura, en sus cualidades urbanas y sobretodo, en su poder de atracción de población de otras zonas del país, en búsqueda de oportunidades en las ciudades con alta dinámica industrial, portuaria y cultural.

Se pueden reconocer 3 diferentes motivaciones históricas para el origen de los asentamientos del Magdalena Medio:

- Puertos petroleros

La ciudad principal de esta categoría fue Tora (Hoy Barrancabermeja), la cual fue el puerto más importante sobre el Magdalena antes de la colonia, en este punto se encontraban las diferentes culturas (del Bajo y Medio Magdalena). Era el punto terminal de diferentes caminos provenientes de la cordillera y se llevaban a cabo diferentes intercambios de productos. (Noguera, 1980)

Cabe resaltar que a la extracción del petróleo, se sumaron condiciones de violencia en otras regiones del país en el Siglo XIX, dando lugar a diferentes migraciones internas hacia la zona media del Magdalena; es así como nacieron los poblados de Yondó, Puerto Boyacá, La Dorada y Puerto Triunfo. (Zambrano-Bernard, 1993)

- Puertos comerciales e industriales

La posibilidad del Magdalena Medio de conectar las diferentes ciudades andinas del país con el eje comercial del Río, propició la aparición de diferentes caminos con vocación de concentración e intercambio de mercancías, potencializando no solo el comercio, sino las relaciones con otras zonas del país y sus productos como el caso del café que permitió el desarrollo de diferentes trilladoras. Por lo anterior, en el Magdalena Medio se consolidaron asentamientos con gran vocación comercial e industrial, teniendo en cuenta su relación recíproca con otras ciudades del país. Un ejemplo es Honda que surgió como una ciudad fortalecida por el comercio y su localización estratégica, como paso obligado

de mercancías hacia el norte, que requerían desembarcar en este puerto configurándose como punto estratégico (Noguera, 1980). Honda representaba la salida al Río desde Bogotá y otras poblaciones de Cundinamarca, y de esta misma forma, constituía el punto de concentración de dinámicas provenientes de la zona cafetera.

Puerto Nare Por su parte, fue “el depósito comercial más importante del estado de Antioquia”(Saffray, S.F, p.74) y por lo tanto la primera salida del departamento de Antioquia al Río antes de la consolidación del transporte férreo. No obstante, por las condiciones ambientales y naturales se producen numerosas enfermedades que hacen que los viajeros solo se provean de víveres y busquen continuar su camino. Fue durante muchos años el único puerto de Antioquia sobre el Magdalena.

- Puertos-Estaciones.

Existieron asentamientos configurados a partir de las terminales férreas de las principales ciudades y sus departamentos: Puerto Wilches en Santander, Puerto Salgar en Cundinamarca y Puerto Berrío que surge como ciudad escogida para el principio y fin del Ferrocarril de Antioquia, fundada en 1875.(Camacho, S.F) Estas ciudades representaban el final de diferentes líneas férreas estableciendo la posibilidad de conexión del país con el Río; por lo tanto, estas ciudades tomaron auge y fuerza dentro del corredor del Río, por cuanrto representaban como nodos de intercambio.

Actividades económicas.

El poblamiento del Magdalena Medio, por parte de inmigrantes de las zonas andinas del país, implicó “la tala de selva y la organización de economías campesinas con una agricultura de subsistencia y en algunos casos para mercado local”. (Paredes, 2010, sp). En este orden de ideas, históricamente se reconoce una economía basada en la explotación del suelo para la agricultura y el aprovechamiento de bosques. Este hecho marca el inicio del desarrollo económico de la Región, no obstante, el Magdalena Medio ha sufrido diferentes cambios en la configuración de su economía, la cual aún hoy no han dado lugar a una estructura sólida de base, permitiendo potencializar los recursos de la zona en función de su población. El Medio Magdalena ha sufrido lo que se conoce como *la maldición de los recursos* *, una situación que se presenta comúnmente en los territorios, dada la riqueza natural, agrícola y minero- energética de la región, dando lugar a procesos de violencia asociados a una lucha por la explotación de recursos. (Picón – Ardila, 2013)

La navegación por el Río y el aprovechamiento del eje fluvial como vía de comunicación con el puerto de Barranquilla, implicó grandes cambios para la región: entre la instalación de estaciones ferroviarias para la comunicación con las principales ciudades localizadas en diferentes altitudes de las cordilleras y la consolidación de puertos comerciales, se promovió el desarrollo industrial de transformación de productos como las trilladoras de café y el aprovechamiento de recursos minero energéticos como el oro y el petróleo. Con la construcción de los ferrocarriles y sus terminales portuarios a lo largo del Río se dinamiza la navegación fluvial y se activa el comercio de las exportaciones agrícolas y de las importaciones necesarias al incipiente desarrollo industrial del país.

* También conocida como la paradoja de la abundancia, se refiere a la paradoja por la cual países y regiones con una abundancia de recursos naturales, especialmente de fuentes puntuales de recursos no renovables, como

También se instalan los enclaves petroleros producto de la inversión de capital extranjero. La ciudad de Barrancabermeja será desde entonces la sede más representativa de la explotación y refinación de hidrocarburos, ocasionando amplias migraciones de gente de diversas partes del país atraídos por las posibilidades laborales que conforman un amplio sector obrero. Una clase trabajadora compuesta por obreros ferroviarios, braceros y proletariado petrolero habitan en puertos comerciales y campamentos mineros. (Nizkor, 1999)



Imagen 9. Puerto de Arrancaplumas en la ciudad de Honda-Tolima. Birkigt, H. (S.F). Fotografía tomada entre 1940 y 1969, fechas en las que Birkigt, H estuvo en Colombia.

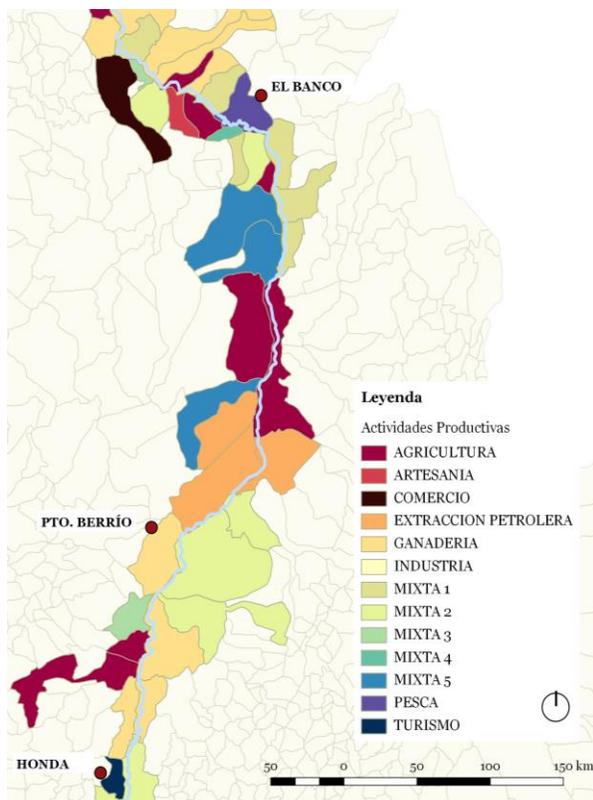


Imagen 10. Trabajadores en la salida de la Refinería Ecopetrol en Barrancabermeja. Diario La Vanguardia. (S.F). Fecha Aproximada 1963.

minerales y combustibles, tienden a tener un menor crecimiento económico y resultados de desarrollo peores que los países con menos recursos naturales.

El valle medio del Magdalena está formado por grandes campos de cultivo y tierras dedicadas especialmente a la ganadería, cuya propiedad se ha ido concentrando en pocas manos, ocupando además los playones ribereños, otrora comunales. (Ferro, 2015) No obstante lo anterior, en la zona comprendida por los Departamentos de Tolima, Boyacá, y una parte de Antioquia, se conserva una vocación comercial de los centros poblados que se encuentran en directa relación con el Río, aquellos asentamientos consolidados anteriormente como puertos estratégicos.

En la zona de Antioquia y Santander, este tramo del Río se caracteriza por dos actividades laborales predominantes e históricamente arraigadas: los areneros, dedicados a recolectar diferentes materiales como arenilla y piedra; y la actividad petrolera, que ha devenido en el fortalecimiento de otros renglones económicos como el comercio y la prestación de servicios.



Mapa 11. Actividades económicas principales por municipio en el Medio Magdalena. (Elaboración propia)

Como puede observarse en el Mapa 11, en el Medio Magdalena prevalece una diversidad económica atendiendo a la variedad de sus suelos, departamentos, culturas y recursos a lo largo del corredor del Río. La diversidad de suelos da lugar a diferentes tipos de cultivo, la ampliación del valle permite la ganadería extensiva, haciendo de esta actividad un renglón importante y la interrelación con las diferentes regiones andinas de Caldas, Antioquia, Cundinamarca, Boyacá y Santander, combina actividades propias de las relaciones comerciales históricas tejidas a partir del transporte fluvial y las líneas férreas complementarias. Es así, como el tramo medio del Río representa en términos económicos la zona con mayor diversidad y potencial para el fortalecimiento de nuevas actividades, al guardar relación con los centros urbanos más importantes del país.

Cabe resaltar además, la diversidad presente en la zona, la cual propicia oportunidades para la consolidación de un corredor estratégico en función del Río, integrando actividades complementarias, que hoy se encuentran desvinculadas debido a las diferencias territoriales establecidas por los límites departamentales que confluyen en el Medio Magdalena.

No obstante los centros poblados del Medio Magdalena se conformaron y consolidaron a partir de la actividad comercial portuaria y la extracción petrolera, se puede reconocer una predominancia de economías mixtas, fruto de la diversidad de poblaciones y de las nuevas actividades que han surgido como alternativas para la zona, después de la decadencia del transporte fluvial y férreo. La ganadería, el turismo, la producción artesanal, entre otras actividades, se suman a la agricultura, la pesca y la industria petrolera, para situar a la Región en un panorama de múltiples oportunidades.

Relaciones territoriales y

Conectividad

En la historia del Magdalena Medio, el sistema de transporte complementario de mayor importancia lo constituye sin duda el ferrocarril, obedeciendo principalmente a dos razones:

- En el Magdalena Medio se concentraron las posibilidades de salida al Río para las Principales ciudades y regiones del país: Medellín y oriente de Antioquia, Bogotá y la zona cafetera de Caldas.
- En el Magdalena Medio, a la altura de Honda y hasta la Dorada, se presentaron problemáticas de navegabilidad de los transportes de carga de mayor calado, por lo cual se requirió del sistema férreo como apoyo y alternativa a los procesos de transporte. Un sistema paralelo que surgió para apoyar las dinámicas comerciales del Río.

Lo anterior, implicó la configuración de una solución eficiente para el transporte de mercancías entre las regiones productoras y el resto del país, incluyendo también la demanda internacional, la cual para el Siglo XX representaría una oportunidad para el crecimiento económico nacional. Se presentaron dificultades económicas, fiscales y de otro tipo, sin embargo, la implementación de las líneas férreas significó un cambio en las dinámicas de transporte en Colombia y permitieron, lo que hoy se llamaría un sistema de transporte multimodal (Correa 2014)

Las líneas Ferreras que hicieron parte del Corredor del Medio Magdalena fueron:

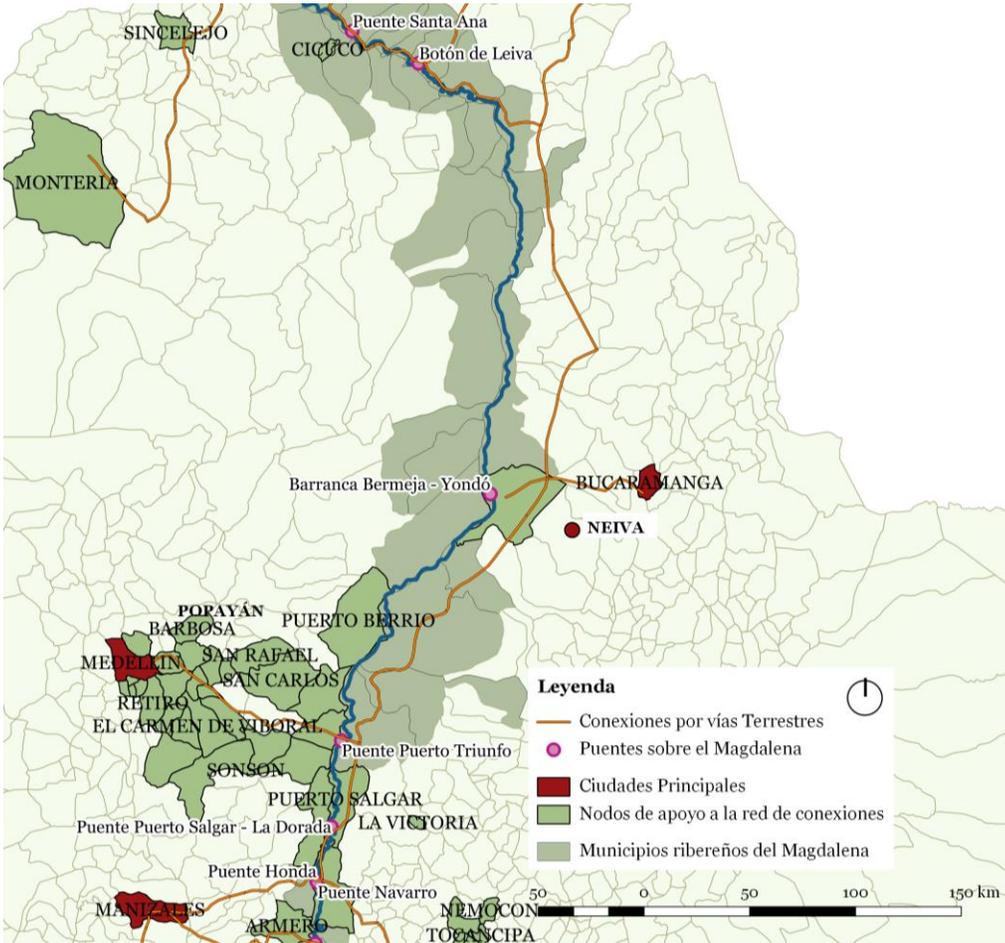
- El Ferrocarril de Antioquia: marcó las posibilidades de apertura de mercados para Antioquia como región productora y consolidaría a Puerto Berrío como una de las ciudades de mayor importancia para el Magdalena Medio.
- El Ferrocarril de Puerto Wilches: permitió la conexión desde Bucaramanga con el Río.
- Ferrocarril Honda-La Dorada: Facilitó las rutas de navegación por el Río, salvando las dificultades geográficas propias de la constitución del lecho del Río en este tramo.



Imagen 11. Líneas férreas que se han mantenido en el tiempo en Barrancabermeja. Pernet (S.F).Para: Diario La Vanguardia.

A partir del sistema vial y la relación con el Río, puede identificarse al Medio Magdalena como un eje central entre dos conexiones fundamentales. En primer lugar, se resalta la conexión entre Medellín, su área metropolitana y el oriente de Antioquia, como sistema productivo y económico con la zona central del país, a través de los municipios de Puerto Berrío, Puerto Nare, Puerto Triunfo, Cimitarra, Puerto Salgar y Puerto Boyacá (Ver mapa 12)

Por otra parte, se reconoce, la relación entre la zona de mayor producción cafetera que comprende en su influencia a tres ciudades de gran importancia y alta densidad poblacional: Manizales, Pereira y Armenia; también con el centro del país a través del municipio de Armero y su estrecha conexión con Honda y Beltrán en la ribera del Río, como nodos de conexión con el sistema central del altiplano de Cundinamarca.



Mapa 12. Relaciones territoriales del Medio Magdalena. (Elaboración propia)

Relaciones culturales.

Las condiciones históricas particulares del Medio Magdalena, han favorecido una construcción cultural heterogénea relacionada con migraciones poblacionales desde diversas regiones del país. Desde la época colonial, cuando negros cimarrones y bogas* huidos de las zonas donde tenía vigencia la esclavitud convivían con descendientes de indígenas nativos y se ocultaban en las riberas selváticas, hasta los nuevos desplazados (a causa de la violencia y/o desempleo) de todas las regiones del país, quienes buscan tierras y trabajo en las diferentes industrias extractivas localizadas en este tramo del Río. (Arcila 2000)

Las diferentes migraciones poblacionales, fueron favorecidas por las siguientes situaciones:

- La construcción de los ferrocarriles a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, atrajo población durante el proceso de construcción demandando un gran número de personal; y posterior a su construcción, por las diferentes dinámicas comerciales entorno a las diferentes estaciones.
- La navegación a vapor por el Río Magdalena dio lugar a otras actividades entorno al puerto y al funcionamiento de la maquinaria fluvial, atrayendo nuevos pobladores.
- La presencia de los enclaves petroleros, especialmente la presencia de La Texas, desde 1919, que amplió las oportunidades laborales.
- La industria pecuaria consolidada en dos períodos: Un primer momento (1920 - 1950) y a partir de 1964, cuando

se establecieron las haciendas ganaderas.

- La presencia de grupos armados en la época de la violencia, con el accionar de grupos guerrilleros, dieron lugar a desplazamientos desde y hacia el Medio Magdalena. (Vargas-Camacho-Ardila, 1998)

La construcción cultural en el Medio Magdalena tiene la particularidad de integrar tres factores contextuales específicos relacionados con sus comunidades: el origen diverso de algunos de sus pobladores quienes son producto de migraciones de otras zonas del país; la presencia de los nativos del Medio Magdalena caracterizados por ser una cultura anfibia en constante relación con el Río; y finalmente, el carácter de puertos de los municipios ribereños que otorga características específicas a sus pobladores, lo cual se manifiesta en el nivel de intercambio, no sólo comercial sino también cultural (Arcila, 2000)

Se reconoce en el Medio Magdalena, una alta permanencia de las expresiones culturales inmateriales a causa de diferentes razones entre las cuales resaltan:

- La comunicación constante entre las poblaciones que se localizan en la ribera del Río, a causa de las facilidades de transporte entre los diferentes puertos que han permanecido y se han consolidado en el tiempo.
- El Magdalena Medio recorre diferentes departamentos y se reconoce en las poblaciones asociadas a este tramo del Río, expresiones destacadas culturalmente por compartir elementos comunes de identidad

* se llamó cimarrón a los esclavos rebeldes, algunos de ellos fugitivos, que llevaban una vida de libertad en rincones apartados (de las ciudades o en el campo) denominados palenques o quilombos. Por su parte, los

Bogas, fueron negros navegantes que pasaban su vida entre las aguas remando a través del Magdalena sobre champanes (Embarcaciones propias del tiempo de la colonia para la navegación en el Magdalena)

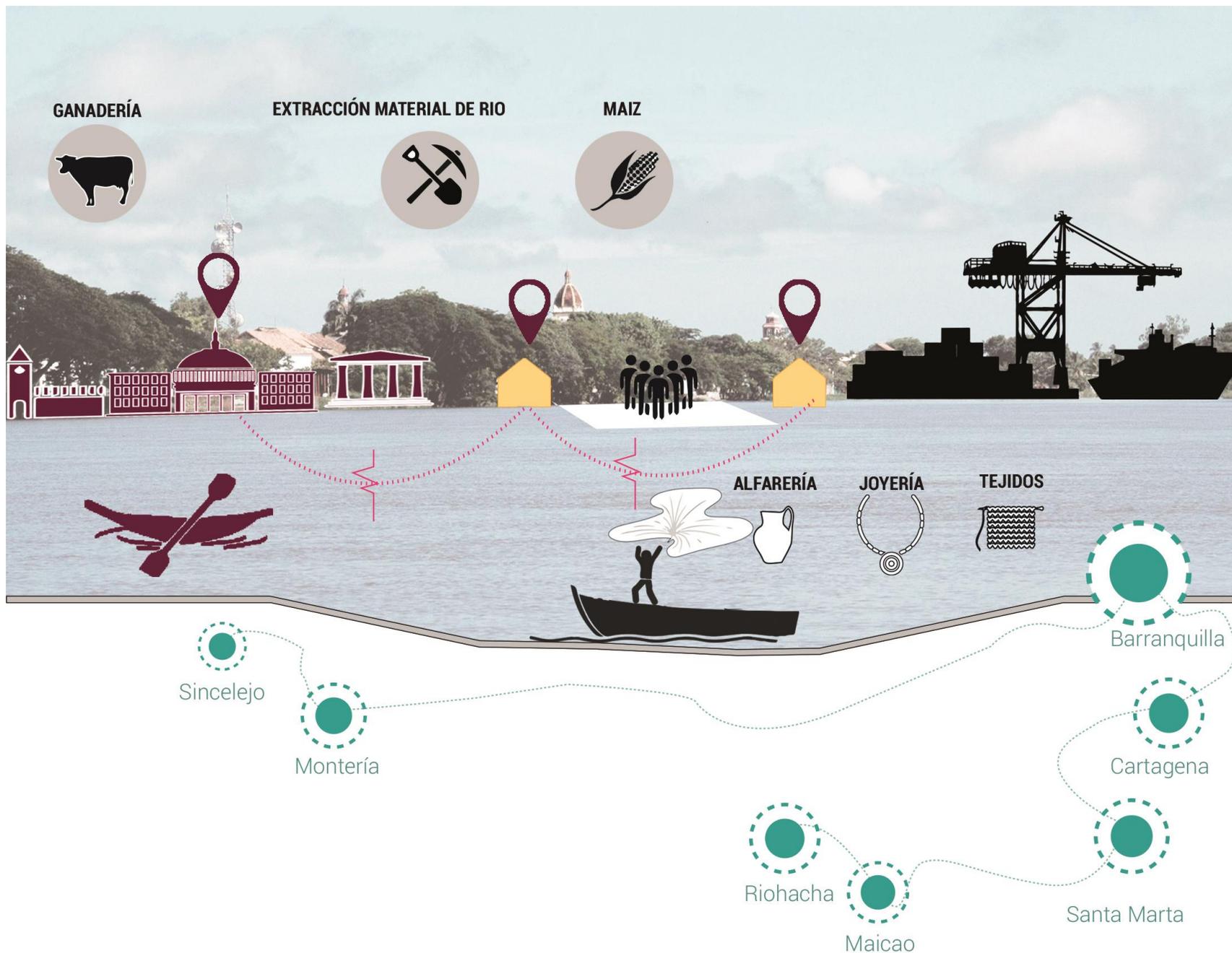
relacionada con el Río, más que con los diferentes departamentos. Lo anterior, se respalda en diferentes factores propios de la cultura, asociados a características físicas, tal es el caso de la relación estrecha entre ambas riberas del Río, fortalecida por una cultura de transporte organizado, mecanizado y favorecido por las aguas bajas.

- Las características físicas del Río en este tramo permiten una relación directa de los pobladores con el agua como recurso

La navegación es uno de los factores influyentes a lo largo de la historia en la construcción colectiva de la cultura en la región. La historia oral recuerda en innumerables relatos las experiencias de navegación por el Río, una actividad no solo económica, sino también llena de vida, que ofrece transporte a los habitantes de los diferentes puertos, conectando el Caribe con el interior del país, mediante viajes propicios para el disfrute del paisaje, el turismo y el intercambio social (Ferro 2015)

Además de las relaciones económicas y de servicios portuarios, la pesca ha cumplido un papel fundamental en el desarrollo del Magdalena Medio y ha sido el eje de muchas expresiones culturales materiales e inmateriales de la zona. La diversificación de técnicas, las asociaciones de pescadores y las actividades complementarias como los ventorrillos ocasionales y la gastronomía.

Esta zona conserva una relación histórica con el transporte férreo, conservando algunas de sus estaciones antiguas, un tramo de sus rieles y en general los rastros de la cultura económica insertada por el transporte y la búsqueda de salida al Río por los centros económicos de los diferentes departamentos convergentes en el Magdalena Medio.



Bajo Magdalena

1.3. Bajo Magdalena.

Características Naturales y Geográficas.

El Bajo Magdalena se caracteriza por ser una llanura aluvial, bañada por ciénagas y caños, compuesta por un conjunto de playones, islotes y pequeñas tierras altas, que forman un paisaje inundable por debajo del nivel del mar. (Durán, S. Ferro, G. 2015). Uno de los aspectos más importantes en la composición del paisaje del Bajo Magdalena, es la vegetación tropical acompañando los centros poblados, con especies que desdibujan el límite entre el Río y tierra firme.

El nivel cambiante de las aguas y la relación más cercana con el mar, aportan una gran diversidad en fauna dando lugar a condiciones favorables para la pesca no solo por la variedad de especies, sino por las condiciones calmas de las aguas; esta característica también tiene influencias negativas sobre el entorno, la zona se ha visto altamente afectada por inundaciones, debido a las condiciones de su cauce, el cual a esta altura se encuentra disperso y combinado con el sistema de ciénagas y caños, dando lugar a diferentes momentos críticos para la zona por las diferentes inundaciones y desbordamientos, afectando así a los centros urbanos y a las zonas rurales dedicadas a la agricultura y la ganadería.

A la altura del Bajo Magdalena, se encuentra el Canal del Dique, un canal artificial construido con el objetivo de conectar la ciudad de Cartagena directamente con el Río, facilitando las relaciones comerciales de la que fuera la ciudad más importante del país en la colonia, con el Río como vía de acceso al interior. La construcción de este canal, estuvo favorecida por las condiciones geoestratégicas y por las

características naturales aportadas por la ciénaga como posibilidad de conexión entre la costa y el Río.



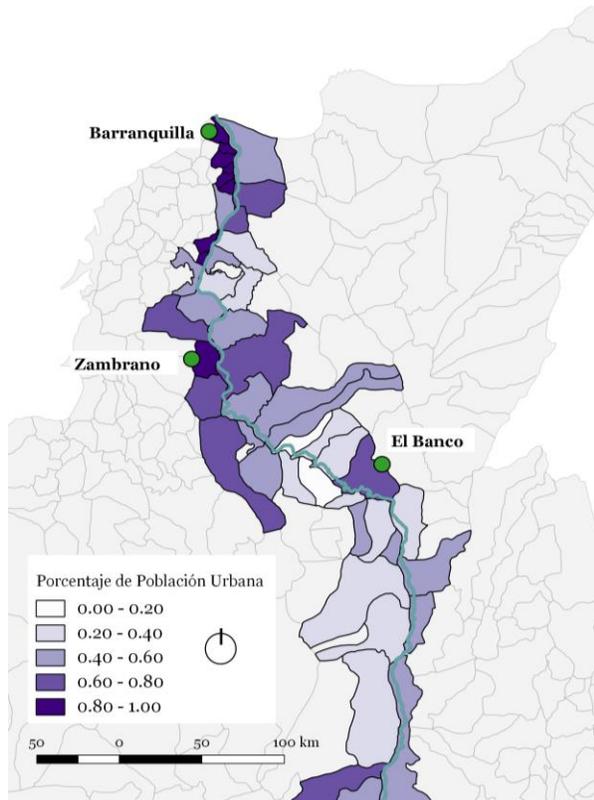
Imagen 12. Centros poblados del Bajo Magdalena, construidos en sistemas palafíticos para sobrevenir las diferentes temporadas de inundación. Pinzón, F. (S.F)



Imagen 13. Mompox visto desde el Río Magdalena. Pinzón, F. (S.F)

Las condiciones ambientales mencionadas, son claves para comprender las relaciones físicas entre los centros poblados del Bajo Magdalena y el Río, a partir de las cuales se han desarrollado diferentes mecanismos como la vivienda palafítica, para mantener las condiciones de habitabilidad en situaciones desfavorables de su contexto climático (Ver imagen 12).

Demografía y Poblamiento.



Mapa 13. Porcentaje población urbana en el Bajo Magdalena. (Elaboración propia)

El proceso de poblamiento español, inició a través de un recorrido de acceso por el Río Magdalena, convirtiendo a los primeros poblados urbanos en un sistema de control territorial instituido en el Bajo Magdalena, donde encontraban comunidades establecidas y susceptibles de ser dominadas. Esta lógica de control territorial a partir de la ciudad, buscaba además un orden de intercambios económicos privilegiando el eje a través del Río, acompañado de una concepción global de la región geográfica. Es decir, existía una idea de la función de la región en el conjunto de la colonia y del imperio. (Zambrano-Bernard. 1993)

Lo anterior, soporta la importancia histórica del Alto Magdalena, al contar con ciudades de alta representatividad dentro de la red de control urbano del proceso de colonización: Barranquilla, Mompo, Calamar, Zambrano,

Simití, entre otros; concentraron el poder político y económico regional en el Alto Magdalena, en lo relacionado con el comercio a través del Río, articulándose a las ciudades principales de Cartagena y Santa Marta. Lo anterior configura un territorio predominantemente urbano, como se observa en el Mapa 13, y se encuentra distribuido en pequeños poblados que se asientan en la margen del Río a cortas distancias entre ellos.

Además de los factores históricos mencionados anteriormente, por los cuales la distribución poblacional en el Bajo Magdalena continúa presentándose en pequeños nodos de baja concentración, es necesario sumar que la falta de expansión urbana obedece a una carencia de sistemas de infraestructura y equipamientos que soporten el crecimiento poblacional y urbano. Por otra parte, también es necesario considerar las diferentes problemáticas ambientales propias de los asentamientos ribereños asociados al corredor del Bajo Magdalena, en el que continuamente se presentan desbordamientos, inundaciones, pérdida de cultivos, entre otros aspectos. Finalmente, las actividades económicas que se dan con mayor predominancia en los departamentos asociados a la ribera baja del Magdalena, comprenden la ganadería extensiva, generando una concentración de la propiedad del suelo en pocas personas, por lo cual la ocupación de las zonas rurales es reducida.

Aunque la zona tenga carácter urbano por la presencia de algunos asentamientos, la gran mayoría se inscriben en la categoría de municipios, teniendo en cuenta su densidad de población y la precariedad de su desarrollo urbano; no obstante, en la zona del Bajo Magdalena se encuentra la ciudad de Barranquilla y su área Metropolitana, que por la presencia del puerto y su importancia en términos económicos, representan las zonas de mayor concentración poblacional.

Actividades económicas.

La importancia económica de los pequeños asentamientos urbanos localizados a lo largo del Bajo Magdalena, se dio principalmente por el movimiento comercial de mercancía a través del Río, sumado a las actividades político-administrativas de la colonia que representaban el mayor factor de movilización de capital producto de la encomienda y la minería. En este sentido, la economía del Bajo Magdalena tuvo una crisis importante con el proceso de independencia, desvinculando la red de ciudades política y económicamente influyentes, y movilizandolos procesos de cambio de actividades y productos que implicaron la reconfiguración de actividades en los diferentes centros poblados.

Aunque en la zona del Bajo Magdalena, el significado del Río no se asocia directamente con la productividad económica, sino más bien con la representatividad simbólica en términos culturales, el volumen de extracción de peces en la zona de la Ciénaga, configura un renglón significativo para algunas poblaciones; sumado a lo anterior, las principales actividades productivas giran en torno a la ganadería y la agricultura, marcando la principal destinación de la tierra y las fuentes representativas de ingresos para los habitantes de la región. Es importante destacar que la agricultura representa un factor cultural clave para el Bajo Magdalena desde tiempos precolombinos, cuando se desarrollaron sistemas de cultivo indígena aprovechando las condiciones de la ciénaga.

Por otra parte, y al igual que en el Medio Magdalena, el potencial de los sedimentos arrastrados por el Río es altamente explotado por los extractores de arenas de las diferentes playas a las orillas de algunas poblaciones, representando una oportunidad para algunos

que aún se dedican a la extracción de dichos productos.

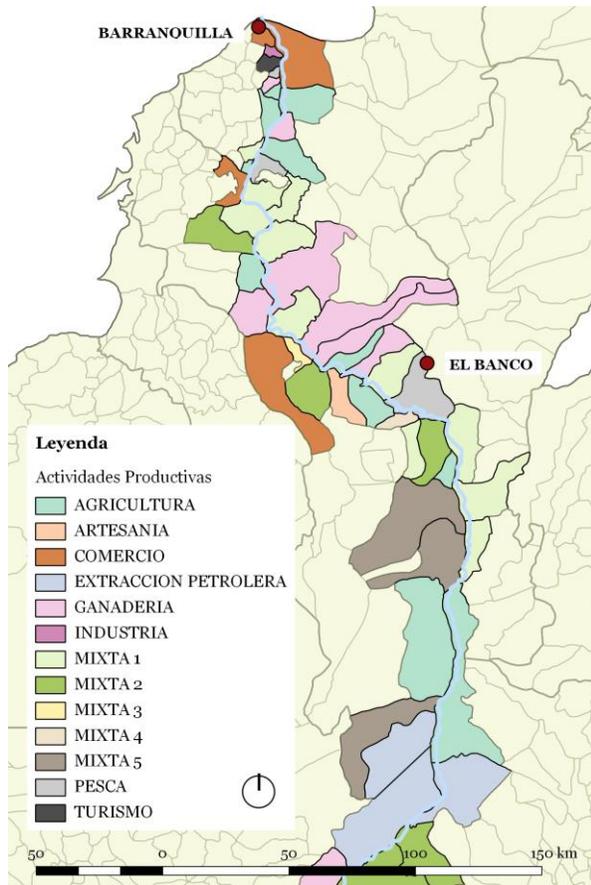


Imagen 14. Edificio de la Intendencia Fluvial. Actividad Portuaria en Barranquilla. Revista Latitud (1936)

La actividad portuaria asociada al Atlántico, se concentra específicamente a la ciudad de Barranquilla, desde la segunda mitad del siglo diecinueve, dada su ubicación estratégica en la desembocadura, se tornó en un puerto fluvial, férreo, marítimo y aéreo de gran importancia para el país. Su actividad comercial, portuaria e industrial mueve casi todas las mercancías que salen de y entran al territorio colombiano por el Caribe. (Ferro 2015). Otra actividad destacable relacionada con la economía en el Bajo Magdalena, es la producción artesanal de joyería y alfarería, las cuales para algunos municipios componen incluso, uno de los renglones más importantes de la productividad. El trabajo con el oro, los tejidos y textiles e incluso la construcción de las embarcaciones, se dan a lo largo de los municipios de la zona como actividades propias de una base económica de alta mixticidad.



Imagen 15. Artesanías, Mompox Bolívar. Calderón, R (2014)



Mapa 14. Actividades Productivas Bajo Magdalena. (Elaboración propia)

Como se observa en el Mapa 14, se destaca la ganadería como una actividad de gran importancia, teniendo en cuenta que muchos de sus municipios, tienen esta como su actividad predominante y algunos otros, de forma mixta con la agricultura o el comercio.

Es importante reconocer desde el punto de vista comercial, tres nodos urbanos representativos: Magangué, Calamar y Barranquilla, estableciéndose como los tres puntos estratégicos para las relaciones en el Bajo Magdalena, concentrando la comercialización de productos y los diferentes bienes y servicios ofrecidos en la región, incluyendo sus equipamientos, los cuales son compartidos, debido a la poca densidad de sus asentamientos.

Relaciones territoriales y Conectividad.

Las relaciones territoriales del Bajo Magdalena, están marcadas por la representatividad histórica propia de las ciudades costeras principales: Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, pero en la composición de la red de nodos y conexiones territoriales, existe una jerarquía de centros urbanos menores, los cuales han cumplido un papel crucial para el desarrollo urbano del Bajo Magdalena e incluso del resto del país; Mompo, Montería, El Banco, Sincelejo, Valledupar, entre otras, tienen una alta importancia en las conexiones establecidas entre la costa y las ciudades interiores a través de los canales fluviales y las líneas férreas.

Para la consolidación de las conexiones territoriales, tuvieron especial importancia los siguientes canales de comunicación:

- Las ciénagas del departamento del Cesar: Este sistema de cuerpos hídricos, cubre gran parte del Bajo Magdalena, con un nivel variable por sus características naturales, dando lugar a variaciones en sus posibilidades de navegación. No obstante, en la mayoría de los casos, posibilitan la conexión de zonas rurales con el canal del Magdalena.
- Sistemas Férreos: Los sistemas férreos fueron claves para la interconexión del Bajo Magdalena, se propusieron diferentes líneas conectando las ciudades principales de la costa con puertos fluviales sobre el Magdalena. Entre Barranquilla y Puerto Salgar se construyó el Ferrocarril de Bolívar, entre 1869 y 1871. El Ferrocarril de Cartagena, entre esta ciudad y Calamar, y el Ferrocarril de Santa Marta que recorre hasta Fundación en el departamento de Magdalena. (Mejía. 1998)

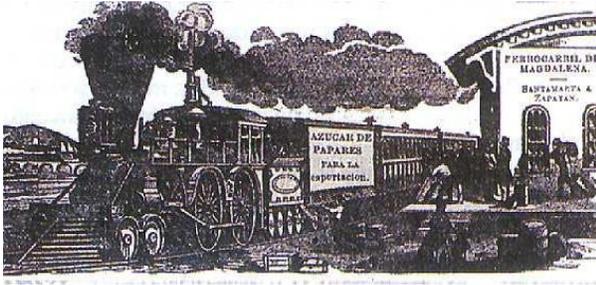


Imagen 16. Ferrocarril del Magdalena (1874) (Sin Autor) Biblioteca Nacional de Colombia.

- Brazo de Loba: El Río Magdalena presenta a la altura de El Banco una subdivisión, por medio de la cual el curso del Río se parte en dos: el Brazo de Mompox y el Brazo de Loba. Hasta la primera mitad del XIX, el brazo de Mompox representaba mejores condiciones de navegabilidad, por lo cual se priorizaba en los recorridos de navegación, permitiendo que se consolidara la importancia de Mompox; pero por razones naturales, después de la mitad del Siglo XIX, las condiciones del Brazo de Loba fueron mejores para la navegación, reduciendo la importancia de Mompox para el comercio fluvial.
- Canal del Dique: es un canal fluvial artificial, construido en el Siglo XVI para facilitar la comunicación entre Cartagena como ciudad principal y el Río Magdalena, canal de comunicaciones a escala nacional. Esta conexión garantizó el acceso de Cartagena al Magdalena y favoreció la consolidación de Calamar (municipio interconectado a través del canal con Cartagena) como puerto fluvial representativo en el Bajo Magdalena.

Relaciones culturales.

El maíz fue determinante en los procesos de población del Bajo Magdalena, posteriormente se extendería hacia las zonas centrales del país,

* Los palenques fueron comunidades de negros que se fugaban de sus condiciones de trabajo forzado.

pero en la costa caribe marcó un cambio cultural profundo, teniendo en cuenta que permitió la especialización en distintas actividades (Melo, 1996). Las ventajas que traía este cultivo desde el punto de vista del abastecimiento, fueron claves para la construcción cultural del Bajo Magdalena, teniendo en cuenta que es un tipo de cultivo que requiere menos dedicación en su labranza, permitiendo el desarrollo de actividades artesanales y producciones culturales materiales e inmateriales.

Es muy importante destacar la influencia de los palenques* y la población afrodescendiente, quienes a través de su movilización, conformaron algunos poblados de negros libres a lo largo de la ribera del Río, procedentes de Cartagena y asentándose en las inmediaciones del Canal del Dique y su conexión final con el Río. Los palenques fueron centros donde se propició la recuperación de valores espirituales de sus razas, lugares de consuelo, de fortaleza y lugares ritualísticos. (Escobar, 1985)

Debido a las características naturales del Bajo Magdalena, compuesto por llanuras y bosques altamente fértiles, propiciaron ocupaciones dispersas, no solo en forma de palenques, sino también en agrupaciones de núcleos urbanos propuestos por las autoridades civiles en el Siglo XVIII, tal como se proponía durante la colonia, con el fin de establecer un control sobre el territorio, ocupado por población libre, dispersa a lo largo de la Región. (Mora, 1993). No obstante, la dispersión de las diferentes comunidades, la presencia de culturas indígenas y palanqueras afianzó las tradiciones religiosas y expresiones folclóricas permanentes en el tiempo, las cuales se conservaron dadas las condiciones geográficas que impidieron adelantar una actividad de sometimiento durante la colonia, ni posteriormente por la autoridad civil.

Tuvieron una alta importancia en la conformación de los asentamientos en la costa atlántica colombiana.

2. La identidad Urbana, Conceptualización y metodología de análisis

2.1. El concepto de Identidad, posturas y perspectivas.

La palabra Identidad, es definida por el diccionario a través de diversas acepciones, entre las que se pueden resaltar dos para efectos de la temática de esta investigación:

- “Conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás.
 - Conciencia que una persona tiene de ser ella misma y distinta a las demás”.
- (Definiciones de la Real Academia Española)

Para estos dos casos, no se hace referencia al territorio ni al espacio físico, no obstante, es un punto de partida desde el cual se entiende que la identidad requiere necesariamente el reconocimiento de un conjunto de características, las cuales permiten la diferenciación de un individuo o una colectividad, respecto a un conjunto general.

Las identidades son construcciones dadas mediante un proceso de *individualización*, una construcción a partir de la interrelación de diversos factores propios de un contexto (Giddens en Castells. 1998). Estos factores, están asociados con actividades y relaciones que prescriben las formas de vida de una zona geográfica determinada (Harner. 2001). Es así como la identidad, considera un proceso continuo a través del tiempo, en el cual las sociedades procesan los elementos propios del contexto y los reordenan, imprimiéndoles características particulares, “según las determinaciones sociales y los proyectos Culturales implantados en su estructura social y en su marco espacial/temporal”. (Castells. 1998.

[29]). La construcción de identidad colectiva, implica necesariamente la relación con otras sociedades y culturas. Considerando las identidades en términos de experiencias y relaciones, y entendiéndolas a través de los contrastes y diferencias, es posible reconocer características identitarias asociadas a un territorio en particular. (Hall, S. Du Gay, P. 2011)

Una de las principales características asociadas al concepto de identidad, tiene que ver con el carácter colectivo de su construcción y con las transiciones temporales en las cuales se enmarcan sus referentes simbólicos; en este sentido, Stuart Hall hace especial hincapié, en que “las identidades nunca se unifican, están cada vez más fragmentadas y fracturadas; Nunca son singulares, sino construidas de múltiples maneras a través de discursos prácticas y posiciones diferentes”. (Hall, S. Du Gay, P. 2011 [17]) Por este carácter de construcción permanente, la Identidad se ha asociado comúnmente con un pasado histórico con el cual se establecen relaciones constantes de correspondencia, teniendo que ver con cuestiones referidas al uso de los recursos de la historia, la lengua y la cultura; en este orden de ideas, Hall propone que el concepto de identidad no se limita a “quienes somos” o “de dónde venimos”, sino en qué podríamos convertirnos.

La identidad como concepto ha sido tratada desde diferentes puntos de vista, con especial énfasis por las ciencias sociales como la antropología, la psicología y la sociología, también desde la filosofía e incluso desde la concepción ecológica del territorio y sus características. Zygmunt Bauman, sitúa el origen del concepto de la identidad en la modernidad; en los tiempos modernos se identificó la necesidad de “construir” la identidad, a través de referentes que perduraran en el tiempo con los cuales se propiciara una cohesión social; lo anterior, obedece a un ambiente de descontextualización de los diferentes factores propios de la sociedad y la cultura, los cuales

se vieron alterados por un flujo en la comunicación que interrelacionó diferentes territorios y culturas, desdibujando límites y compartiendo experiencias, bajo las cuales era necesaria la configuración individual de la identidad colectiva. (Bauman en Castells. 1998)

“La Identidad desde la modernidad, se explicó a partir de vínculos de parentesco religioso, idiomático o de territorialidad; afirmaciones reemplazadas en la postmodernidad por una trama de comunicaciones compartidas a través de distintos vehículos de transmisión” (Delgado, 1994 [102]). Lo anterior implica que la contemporaneidad aborda la identidad a partir de los elementos rescatables de una relación espacial y temporal de una sociedad determinada (Bauman en Castells. 1998), estableciendo los elementos cruciales en dichos procesos de relación, rescatando las relaciones históricas sin comprometer la evolución cultural en un medio cada vez más globalizado. En este orden de ideas, la contemporaneidad ha desvinculado las relaciones identitarias de símbolos y monumentos establecidos y ha trasladado el significante a expresiones culturales que por su permanencia y valor social, han trascendido en la configuración de la memoria colectiva.

La Identidad es un concepto complejo y heterogéneo, reúne diferentes factores propios del individuo, la sociedad y su medio de desarrollo. Por lo anterior, es una temática susceptible de ser estudiada desde diversos campos analíticos, remitiendo a los distintos niveles de la acción social (Portal 1991) y a los múltiples componentes a partir de los cuales se puede explicar la construcción subjetiva del individuo y la construcción colectiva de la comunidad.

Identidad Ambiental y Paisaje

Abordar la identidad en función de la dimensión medio ambiental, física, natural y/o geográfica, implica tener en cuenta dos

aspectos claves, la influencia y relación del entorno físico en las relaciones humanas y sociales de cualquier índole, y la importancia del concepto del paisaje en el entendimiento de los valores propios del medio ambiente *per se* y de la relación de una sociedad con el medio ambiente en el que se inscribe (Paisaje cultural).

Desde una concepción determinista, se entiende al entorno físico como un condicionante del modo de organización social, de la cultura y de las diferentes actividades humanas llevadas a cabo en una locación determinada; no obstante el protagonismo ejercido por el medio ambiente, las intervenciones humanas sobre el territorio dan cuenta de una acción transformadora inherente al ser humano, interviniendo de diferentes formas su entorno físico. (Gómez 2003). Es así que aún con las propiedades deterministas propias del medio físico dentro de los procesos de construcción identitaria individual y colectiva, la relatividad en las diferentes apropiaciones individuales, da lugar a múltiples vivencias en escalas de profundidad y temporalidad diversas, resultando en experiencias compartidas, dando cuenta de referencias comunes propias del relieve, la vegetación, el clima, entre otros. (Bate, L. F. 2004)

La identidad del paisaje natural en sí mismo, tiene que ver con la forma particular en la cual se disponen sus diferentes componentes bióticos, obedeciendo a un orden natural pre-establecido, diferenciando a unas zonas geográficas de otras, dotando de singularidad a una locación, desde sus valores originales y pre-existentes, propios de la base sobre la cual se inscriben las diferentes relaciones humanas que construyen las experiencias sociales. Por su parte, la identidad del paisaje cultural es más compleja, pues se construye no solamente con la relación de elementos bióticos entre sí, sino primordialmente con la manera cómo los

efectos de la acción humana se superponen o entrelazan con el medio primigenio.

Identidad desde la Antropología:

La antropología contextualiza el concepto de la Identidad en una realidad cambiante y en constante renovación, propia de la sociedad contemporánea. Es así como la identidad, no se asume a manera de una realidad descriptiva de elementos inmóviles e invariables definiendo un grupo humano en particular, sino como elementos relativos a una red de relaciones sociales en movimiento, que por el origen diverso de su naturaleza, implican un abordaje multidisciplinar. (Aguado y Portal 1991)

Aguado y Portal (1991), sostienen que “La identidad, vista desde la antropología —y desde las ciencias sociales en general— sólo puede ser aprehendida si se le ubica como un proceso constituido por prácticas con un significado cultural, ideológico y social claramente delimitado.” (Aguado y Portal 1991 [31]). Es decir, que la identidad debe ser entendida como un proceso de construcción colectiva y multivariable, resultado de la interrelación de diferentes procesos humanos cotidianos de orden individual y comunitario. Los mismos autores, reconocen la identidad como construcción a partir de la relación del tiempo y el espacio a manera de evidencias, las cuales posibilitan la recreación de otras evidencias; lo anterior, se sustenta en que: “somos” en estas dos dimensiones, las cuales a su vez son cambiantes. En este orden de ideas, la recreación significativa de un referente de identidad puede modificarse con el tiempo e incorporarse a las nuevas generaciones, aplicando variaciones que permiten la reconfiguración constante de la identidad en función de diferentes tiempos y espacios.

* La Sociología Urbana es una disciplina que se encarga del estudio de los fenómenos sociales inscritos en el espacio, asociando la dimensión humana a un territorio

Identidad desde la Sociología:

Sociología urbana

Desde la sociología, la Identidad como concepto como una configuración social a partir de un conjunto de significados socialmente elaborados y compartidos fruto de la interacción simbólica entre los miembros de un mismo grupo o categoría, entre ellos y el entorno que sirve de base categorial y entre ellos y los otros individuos que no pertenecen a la misma categoría (Valera y Pol 1994). La sociología entonces, no solo asume la identidad como una construcción relativa a los diferentes acuerdos simbólicos de una comunidad particular (categoría), sino que tiene en cuenta la necesidad de los referentes espaciales dentro del proceso de construcción de referentes simbólicos. Para la llamada sociología-Urbana*, existe un reconocimiento de la importancia que tiene el entorno natural, como un escenario físico para la construcción de acuerdos sociales y como una fuente de referentes simbólicos propios de las construcciones sociales y el imaginario colectivo de un territorio en particular.

Sociología funcionalista

La sociología funcionalista, sostiene que la Identidad está directamente relacionada con la capacidad de socialización de un conjunto humano particular (Duvet. 1989). En este orden de ideas, es precisamente la capacidad de la sociedad de desarrollar relaciones complejas y dinámicas, la que permite la construcción de identidad, y con ella un medio de mediación entre las posturas individuales y la colectividad, un principio de unidad e incluso un referente de orden social en función de los acuerdos compartidos.

específico y entendiendo las relaciones entre estas dos dimensiones.

Identidad desde la Psicología

La psicología cultural o enfoque histórico-cultural en psicología, concibe el desarrollo personal como una construcción que se realiza a través de la interacción de las diferentes personas de una sociedad, los productos culturales de la misma y las diferentes expresiones de colectividad. La identidad desde la psicología, aborda fundamentalmente la relación indisoluble entre la conciencia de individualidad y la pertenencia a un grupo humano determinado. (Gonzalez, Cavieres, Díaz, Valdebenito. 2005)

En términos psicológicos, las identidades tienden a constituirse en *Conductas*, que explican el comportamiento social e individual; por tanto, se conciben como procesos permanentes de individuación, a partir de las relaciones sociales que se construyen cotidianamente; sin embargo, este proceso de individuación no implica asumir un rol particular en un sentido cultural, sino la significación de las diferentes manifestaciones socio-culturales. Los roles están definidos por las instituciones y organizaciones de una sociedad, mientras que las identidades se construyen permanentemente a partir de las relaciones humanas. (González, Cavieres, Díaz, Valdebenito. 2005)

La Identidad desde la Geografía

La visión espacial de la Identidad, es una nueva propuesta de algunos autores por la cual se pueden reconocer diferentes atributos, los cuales hacen que una ciudad o asentamiento tenga valores particulares e identitarios en sí mismo, visto desde el punto de vista físico, implica reconocer valores urbanos construidos a partir de las relaciones humanas. Una postura que reconoce en el espacio físico un elemento clave para la construcción de las identidades colectivas, reconoce al espacio como la base de las construcciones sociales y comunitarias, y pone en valor las huellas

constitutivas de la memoria colectiva, proporcionando así referencias para la construcción de un "Sentido del Lugar" (Galimberti 2013).

Los autores Zoran Roca, José Antonio Oliveira y María de Nazaré Roca, han trabajado conjuntamente desde la disciplina de la geografía por establecer una relación entre la identidad y el espacio como soporte para el desarrollo de la sociedad. Estos autores plantean la identidad concebida como un conjunto de soluciones espaciales y sus dinámicas asociadas marcando la unidad geográfica de un lugar o una región. Estas soluciones espaciales, se derivan de los siguientes componentes de la dimensión física del territorio:

- **Patrimonio natural:** involucra a todos los elementos y objetos propios del ambiente natural (atmósfera, litosfera, hidrosfera y biosfera) de un territorio.
- **Población:** implica patrones de distribución espacial (es decir, biológicos, sociales, económicos, culturales) y características estructurales de las personas que están de forma permanente y / o temporal presentes en un territorio.
- **Hechos humanos del patrimonio económico:** son todos los objetos del entorno creados (es decir, la naturaleza modificada, y el entorno construido) destinados a la producción, distribución y/o consumo de bienes y servicios tangibles (es decir, los relacionados con la satisfacción de las necesidades humanas físicas) en un territorio.
- **Patrimonio cultural de la humanidad a medida:** son todos los objetos del entorno creado (es decir, la naturaleza modificada, y el entorno

construido) relacionadas con la producción, distribución y / o consumo de bienes y servicios intangibles (es decir, los relacionados con la satisfacción de las necesidades humanas espirituales) en un territorio. (Roca 2012)

La Identidad es un concepto amplio y tratado frecuentemente por diferentes investigaciones y estudios propios de las ciencias sociales, no obstante, las definiciones anteriores reconocen la importancia de la visión multidisciplinaria de la Identidad, teniendo en cuenta las diferentes relaciones entre las variables que definen y posibilitan las interacciones sociales y humanas. Aunque cada disciplina hace hincapié en los elementos categóricos propios de su ejercicio, es necesario tener en cuenta otros componentes para la definición particular de la Identidad en función de cada disciplina tratada. Es importante anotar también, que las definiciones de la Identidad desde las diferentes disciplinas, consideran evidencias del proceso de construcción de la misma, las cuales pueden ser reconocidas en el espacio físico, en las relaciones sociales y en las construcciones humanas individuales o colectivas.

Identidad y Patrimonio

La relación entre Identidad y patrimonio, implica necesariamente la referencia a los conceptos de cultura y memoria, entendiendo que entre todos, estos términos son complementarios y configuran una definición más amplia de lo que implica la construcción colectiva, la memoria social, la construcción en tiempos y espacios, y por lo tanto, la definición misma de la Identidad. “Patrimonio no debe confundirse con cultura. Todo lo que se aprende y transmite socialmente es cultura, pero no patrimonio. Los bienes patrimoniales constituyen una selección de los bienes

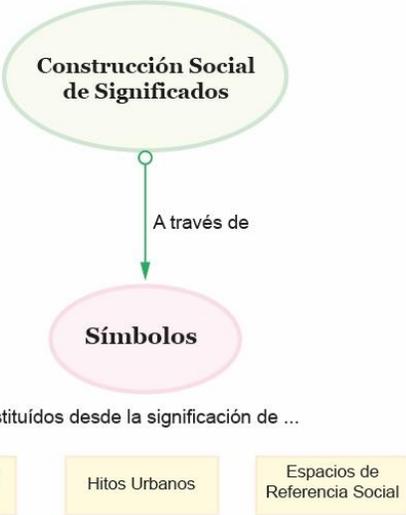
culturales. De tal manera el patrimonio está compuesto por los elementos y las expresiones más relevantes y significativas culturalmente” (Arévalo, 2004 [929])

En tiempos como los que corren, sobrepasado el Siglo XX y en un contexto de globalización que implica necesariamente la participación en un sistema global de intercambios, se ha venido dando un proceso de uniformidad y transformaciones entorno a características genéricas desde el punto de vista cultural, arquitectónico, económico, social y antropológico; en este sentido, los valores propios de las diferentes regiones globales, se han ido uniformando. No obstante, en el mismo contexto, “se ha puesto en evidencia la importancia de reconocer los rasgos y características que identifican a cada pueblo y nación, que permiten a sus ciudadanos asumirse como pertenecientes a una comunidad propia, y que los diferencian de otros pueblos y naciones” (Arango, Ortiz y García, 2011 [25])

La identidad, está relacionada directamente con la memoria, entendiendo este último concepto como el instrumento mediante el cual son transmitidos los valores propios de una cultura a través del tiempo. En el proceso de transmisión cultural, los referentes simbólicos juegan un papel crucial, estableciéndose como hechos representativos que conforman los acuerdos sociales y humanos respecto a las referencias espaciales e históricas de sus hitos relevantes; en este sentido se entiende el patrimonio como un componente estratégico en los procesos de configuración de la identidad, “el patrimonio es un referente privilegiado de la memoria que contiene los vestigios del pasado y propicia su lectura y apropiación social. En esta medida, los objetos, valores y lugares que constituyen el Patrimonio Cultural tienen como misión privilegiada servir a la conformación de la identidad de los diferentes pueblos y comunidades”. (Arévalo, 2004. [929])

“Los bienes culturales forman parte de la identidad y son expresión relevante de la cultura de un grupo humano.” (Arévalo, 2004. [930]) La identidad entonces, se concibe como un concepto global que incluye no solo los bienes patrimoniales, sino el conjunto general de las huellas espaciales y expresiones

humanas que dan cuenta de la cultura de un asentamiento y que se reflejan en la transmisión de información a lo largo del tiempo; un concepto integral que acoge diferentes variables para la consolidación de la memoria colectiva y sus atributos característicos.

	Conceptualización	Evidencias Identitarias
<p>Identidad Ambiental y Paisaje</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Características particulares propias del paisaje • Construcciones humanas que modifican el soporte natural • Condiciones naturales influyentes en las experiencias de vida individuales y colectivas
<p>Identidad desde la Antropología</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Expresiones de la cultura traducidas al espacio • Expresiones físicas que son huellas de diferentes tiempos adaptadas a la cotidianidad de las relaciones sociales • Interrelación de procesos individuales y comunitarios.
<p>Identidad desde la Sociología:</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Elaboraciones sociales de significación entorno a: Espacios Referenciales Códigos Culturales Símbolos Urbanos Expresiones Folklóricas

<p>Identidad desde la Psicología</p>	<p style="text-align: center;">Condicionante</p> <p style="text-align: center;">Individuo Relaciones Sociales Cultura</p> <p style="text-align: center;">Individuación</p> <p style="text-align: center;">Construcción permanente a partir de significados</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formas particulares de la experiencia cultural en un territorio y/o espacio específico, traducidas en las expresiones culturales de los diferentes subgrupos pertenecientes a una sociedad.
<p>Identidad desde la Geografía</p>	<p style="text-align: center;">Conjunto de SOLUCIONES ESPACIALES</p> <p>Respuesta a Base de</p> <p>Pre-Existencias Ambientales Construcciones Sociales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hitos representativos de significación colectiva • Soluciones espaciales que dan cuenta de la relación de la sociedad con el entorno • Características que configuran la referenciación geográfica colectiva.
<p>Identidad y Patrimonio</p>	<p style="text-align: center;">PATRIMONIO IDENTIDAD</p> <p>Selección de acuerdo a condiciones particulares de valor</p> <p style="text-align: center;">Objetos Hechos culturales Lugares</p> <p>Conjunto total de representaciones culturales que conservan la memoria colectiva</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conjunto de expresiones culturales que representan la transmisión de la memoria colectiva. • Concepto Global: Patrimonio (Expresiones culturales de alto valor) + Referentes de memoria colectiva y cultural de toda índole.

Tabla 1. Conclusiones conceptuales alrededor de la identidad. (Elaboración propia a partir de los autores previamente citados.)

2.2. La Identidad Urbana.

Una de las razones más importantes para considerar la importancia de la identidad territorial desde el punto de vista físico, radica en la relevancia de las ciudades para la sociedad contemporánea, teniendo en cuenta que en los ámbitos urbanos se asienta la mayor parte de la población mundial y es en las zonas urbanas donde se presentan los más diversos procesos de interrelaciones económicas, sociales y políticas. En este sentido, la infraestructura cultural es definitiva para la conformación de identidades urbanas en el proyecto político de la Modernidad (Flores y Crawford 2006). “Las ciudades son el marco idóneo en qué contemplar cómo se despliegan las nuevas formas de la identificación, destinadas a dar cuenta de la relación entre la sociedad y su entorno a través de una correspondencia simbólica” (Delgado 1994 [102]).

La definición de la Identidad como concepto a partir del urbanismo, requiere de la interrelación de las diferentes definiciones de las ciencias humanas, ya que en la ciudad confluyen diferentes variables, que incluyen la dimensión espacial, geográfica, antropológica, sociológica y psicológica. En este sentido y teniendo en cuenta las diferentes definiciones expuestas previamente, la identidad urbana es una construcción colectiva a lo largo del tiempo y con repercusiones en el espacio; construcción que parte de las relaciones sociales sobre un territorio específico con características geográficas determinadas, dando lugar a diferentes evidencias espaciales las cuales dan cuenta de una constante relación y dependencia entre el medio físico y las expresiones culturales, sociales y económicas, propias de un grupo humano. La ciudad como construcción temporal, representa la dimensión física de concreción de la cultura y la sociedad, conservando en sus diferentes espacios e intersticios, las huellas históricas de las relaciones humanas en su espacio. (Alva y Alderete 2011). Entender la

Identidad como una categoría de análisis para el urbanismo, es esencial porque entrelaza la comprensión de su composición histórica y sus oportunidades futuras.

La ciudad se entiende a partir de diferentes componentes y sistemas, todos en continua relación e inherente correspondencia; en este orden de ideas, hablar de Identidad desde el urbanismo, requiere identificar los diferentes componentes a partir de los cuales se construyen las huellas en el territorio y se explican las relaciones entre la sociedad y su entorno.

2.2.1. Dimensión Natural.

El conjunto de circunstancias físicas, culturales, económicas y sociales que rodea a las personas y actúa como condicionador de todos los signos individuales inscritos en el contexto, se denomina “medio ambiente” (Ullman 2009). No obstante, la identidad urbana desde la dimensión natural tiene en cuenta dos componentes en conjunción:

- La estructura de factores físicos derivados de la localización geográfica y los valores ambientales propios de una zona particular, se entiende también como contexto físico, es decir como un conjunto entrelazado de elementos dados en el espacio y el tiempo; esta dimensión puede ser abordada asimismo como paisaje, como sustento de vida y como territorio que permite establecer un sentido de pertenencia, aportando al desarrollo de una identidad cultural.
- Relaciones sociales con el territorio, evidencias de la relación entre los grupos humanos y su medio físico de localización.

La identidad urbana desde la dimensión natural, propone la comprensión de estos dos componentes relacionados, da cuenta de las condiciones particulares del contexto dadas por los elementos de la base natural, incluyen al clima, el relieve, el suelo, la hidrología y la vegetación, extendiendo además su ámbito a la posibilidad productiva de la tierra incluyendo actividades pasadas y presentes, reflejando valores particulares del medio físico, traducidos en adaptaciones establecidas por los grupos humanos para el aprovechamiento de los diferentes recursos propios del territorio (FAO 1976).

2.2.2. Dimensión Socio cultural.

Para lograr establecer un vínculo identitario entre un individuo y el territorio que ocupa, es necesario que exista una “configuración significativa, de un conjunto de engranajes simbólicos que soporten y hagan practicable la identidad” (Delgado 1994 [102]). En este orden de ideas, los “engranajes” o puntos de contacto*, juegan un papel fundamental en los procesos de construcción de identidades colectivas; se produce a partir de la relación social, un conjunto de significantes compartidos para la asimilación de símbolos comúnmente estáticos en el tiempo.

Referirse a la Identidad urbana desde su dimensión sociocultural hace referencia a la memoria colectiva, un proceso de construcción social acumulado a lo largo del tiempo, catalogado como “construcción informal” (Rosa, Bellelli y Bakhurst. 2000); lo anterior, reconoce a la memoria como una acumulación natural de experiencias y símbolos los cuales son compartidos por una comunidad y son

transferidos a través del tiempo de forma simbólica, cultural y cotidiana. En este orden de ideas, la dimensión sociocultural, implica la valoración de las actividades cotidianas, las expresiones culturales y las tradiciones comunitarias relacionadas con los diferentes símbolos culturales adoptados por un grupo humano y los dispositivos de memoria espacial que albergan la significación entorno a diferentes actividades y/o períodos de tiempo representativos para una comunidad.

El componente sociocultural configura la dimensión intangible de la identidad en términos urbanos, en la medida que reúne las representaciones estéticas de los diferentes individuos, sus costumbres, expresiones y manifestaciones las cuales no pueden ser materializadas *per se* para su conservación, sino que requieren la transmisión cultural de los diferentes referentes simbólicos a través de los acuerdos colectivos de significación y los referentes físicos preservados en el tiempo como huellas materiales de las dinámicas intangibles.

Los sistemas sociales de significado relacionados directamente con la Identidad desde lo Sociocultural, pueden entenderse desde cuatro condiciones:

- Representan a la comunidad mediante la activación de memorias y recuerdos colectivos.
- Crean nuevas identidades culturales a partir de la transmisión generacional de costumbres.
- Poseen un carácter inductivo, es decir, conllevan al seguimiento de ciertas reglas, patrones y conductas por parte de los individuos de una sociedad.
- Evocan sentimientos específicos relacionados con la memoria colectiva (Rosa, Bellelli y Bakhurst. 2000).

* Hacen referencia a elementos simbólicos del espacio que dan lugar a puntos comunes de referenciación o representatividad para varios individuos de un grupo

social, convirtiéndose en los puntos de encuentro de sus significantes territoriales, sociales y simbólicos.

Lo anterior permite ilustrar de forma más clara los aspectos de “lo urbano” que se asocian a la Identidad Sociocultural: El lenguaje, las expresiones folclóricas, las tradiciones orales, las expresiones musicales, la literatura, los mitos y productos de la oralidad, entre otras manifestaciones subyacentes en la cotidianidad de las ciudades, albergando en sí una relación entre la comunidad, su medio físico y su contexto histórico.

2.2.3. Dimensión Histórico urbana.

Tal como se concibe desde otras disciplinas, la Identidad Urbana es una construcción temporal en el espacio, que responde a diferentes condiciones contextuales a lo largo del tiempo. En este sentido, la Identidad desde su dimensión Histórico-urbana, se concentra en los procesos históricos de mayor representatividad, los cuales han dado lugar a transformaciones estructurales alrededor de la relación de la sociedad con su medio físico, configurando contextos particulares en los cuales se reconocen en los valores fundamentales de la conformación espacial de un asentamiento.

La Dimensión Histórico Urbana, comprende dos aspectos fundamentales:

- El conocimiento de la historia urbana de un asentamiento particular, permitiendo establecer los hitos temporales claves para la comprensión de sus diferentes condicionantes contextuales, dando lugar a transformaciones en los modos de vida, la organización espacial, las actividades cotidianas, las relaciones territoriales con otros asentamientos, el crecimiento urbano, etc.

- La identificación de las características físicas propias de los edificios representativos, la trama urbana, la organización de la ciudad, las actividades humanas, los referentes simbólicos y monumentales, el patrimonio material e inmaterial, y en general, todas las características que al ser reconocidas desde el presente, permiten referenciar aspectos claves de la historia urbana de un asentamiento.

2.3. Atributos Urbanos

Identitarios como resultado una propuesta metodológica de análisis.

La identidad urbana como categoría de análisis, permite realizar una lectura territorial combinando al espacio y al tiempo como factores dentro del proceso de construcción colectiva de los referentes simbólicos de una sociedad en torno a sus situaciones contextuales particulares. De igual forma, establece una relación entre las características actuales del territorio y su estructura de componentes naturales, artificiales y simbólicos, con los diferentes hechos históricos y factores ambientales que han conformado dichas particularidades.

Un atributo urbano identitario, es una expresión tangible de la relación indisoluble de una sociedad con su entorno físico, reúne características propias de su cultura, traducándose en cualidades diferenciadoras del territorio. Los atributos urbanos identitarios, reúnen las tres dimensiones de la Identidad urbana: natural, sociocultural e histórico urbana; por lo tanto, se convierten en los contenedores de la información identitaria de un asentamiento, más allá de ser características descriptivas, se convierten en el

resultado de un análisis posibilitando una comprensión integral del territorio a partir del espacio y sus transformaciones, incluyendo la diversidad de variables influyentes en la construcción de la identidad y reconociendo sobre-todo, su carácter modificable, cambiante y en construcción permanente.

Realizar una lectura territorial con el fin de definir los atributos urbanos identitarios propios de cada territorio, permite establecer las diferentes oportunidades subyacentes en los asentamientos para la consolidación de nuevas actividades, para las intervenciones proyectuales desde el punto de vista físico, identificar los diferentes ejes de comunicación con otros asentamientos susceptibles de ser fortalecidas y en general, posibilitan las intervenciones futuras a partir de las diferentes potencialidades construidas a lo largo del tiempo y conservadas en el espacio como configuración material de los diferentes procesos sociales y culturales.

Lo anterior, implica que los atributos urbanos son variables respecto a cada territorio y por lo tanto, el análisis asociado a los mismos como lectura territorial integral, requiere del establecimiento de unas categorías de análisis específicas, es decir, la delimitación de criterios constantes, para la definición de una Identidad que es variable. En el siguiente capítulo, se proponen los criterios para una lectura territorial posibilitando la definición de los diferentes atributos urbanos identitarios, propios de un territorio, los cuales permiten su lectura a partir de la identidad como categoría de análisis.

3. Criterios para la lectura territorial a partir de la identidad urbana

Los criterios para la lectura territorial a partir de la identidad urbana, se proponen como los componentes de una guía aplicable, permitiendo reconocer los atributos urbanos de un asentamiento y por lo tanto, sus cualidades identitarias. Los criterios apuntan al análisis de las diferentes dimensiones de la identidad urbana: Natural, Socio-Cultural e Histórico Urbana; y se proponen como un conjunto de pautas fijas aplicables a diferentes territorios, para la definición de sus atributos urbanos particulares.

Las pautas propuestas para la lectura territorial a partir de la identidad, tienen las siguientes características:

- Diversidad de contextos: pueden ser aplicados en diferentes condiciones contextuales desde el punto de vista geográfico, es decir, puede aplicarse a territorios de diversa naturaleza (valles, corredores viales, sistemas costeros, entre otros sistemas geocológicos), así como a cualquier zona independientemente de su localización.
- Diversidad de escalas: Pueden ser aplicados en diferentes escalas y ámbitos de análisis. Cabe aclarar que el resultado de los atributos identitarios como conclusión de la lectura territorial, tendrá una mayor definición y especificación en los territorios de menor escala, aunque a gran escala, sea posible la caracterización de grandes porciones de territorio a partir de atributos generales propios de la zona.
- Diversidad de variables: apuntan a los diferentes componentes de la identidad urbana, permitiendo un

análisis integral del territorio en función de sus valores identitarios.

- Carácter Histórico – Espacial: reúnen tanto los diferentes factores del contexto histórico, como los múltiples condicionantes propios de su localización geográfica, ya que se requiere de estos dos aspectos para la definición de la identidad urbana de un territorio específico.

Los criterios para la lectura territorial a partir de la Identidad, parten de la dimensión espacial del territorio, entendiendo esta como la base de configuración de las diferentes huellas históricas y el soporte de las diferentes relaciones sociales y humanas estructurantes de las condiciones actuales de un asentamiento. Aunque el punto de partida es el espacio como objeto del análisis, transversalmente y de forma inherente, se abordan las diferentes relaciones sociales y características culturales de los grupos humanos, quienes hacen posible la conformación de la identidad urbana de un asentamiento y son claves para explicar los diferentes hechos espaciales derivados de las adaptaciones humanas a un contexto ambiental, social y cultural determinado.

Es importante resaltar que para la aplicación de las pautas propuestas para la lectura territorial a partir de la identidad, se hacen necesarias diversas herramientas de análisis y fuentes de información; teniendo en cuenta su condición multivariable, implica un reconocimiento desde la historia, la bibliografía relacionada con los estudios urbanos y territoriales de un asentamiento específico, el reconocimiento en campo de las diferentes características propias de una ciudad; y principalmente, a través de la cartografía como herramienta de espacialización de información.

El conjunto de criterios propuestos como componentes de la metodología aplicable, surgió de un análisis inicial del contexto específico del Magdalena Medio, en los asentamientos de Honda y Puerto Berrío. Este primer acercamiento, propuso una lectura combinando la historia urbana y el reconocimiento de las huellas espaciales permanentes en el territorio, para el reconocimiento de los atributos urbanos característicos del mismo. Los resultados de este análisis histórico-espacial, en conjunción con el soporte conceptual de la investigación, permitieron la definición de los criterios a partir de los cuales se propone estructurar la lectura territorial desde la Identidad; estos criterios fueron aplicados nuevamente a los mencionados municipios del Magdalena Medio, permitiendo no solo la comprobación de su aplicabilidad, sino también la sistematización de las pautas a seguir como propuesta metodológica de análisis para el reconocimiento de los atributos urbanos identitarios de un asentamiento.

3.1. Pautas para la aplicación de los criterios de lectura territorial a partir de la identidad urbana.

Las pautas para la lectura territorial a partir de la identidad como categoría de análisis, tienen como eje fundamental, un conjunto de 5 criterios, relacionados transversalmente con la dimensión histórica de cada asentamiento urbano. En este orden de ideas, la aplicación de la metodología propuesta se describe con detalle a continuación:

Contextualización Geográfica:

La acción inicial para la propuesta de lectura territorial a la luz de la Identidad, consiste en

la contextualización geográfica del asentamiento de estudio, es decir, la definición de su localización, las relaciones territoriales desde el punto de vista físico y las particularidades generales de su demografía.

Contextualización Histórica:

Posteriormente, se propone la contextualización histórica, basada en el reconocimiento de los diferentes acontecimientos que han marcado la historia urbana del asentamiento. Más allá de la revisión de información bibliográfica, consiste en la definición de los momentos claves de conformación de la ciudad en el tiempo, permitiendo establecer la línea de hechos claves que han dado lugar a los diferentes momentos en los cuales se puede subdividir la historia particular de un asentamiento. La línea de tiempo de cada asentamiento es diferente y obedece a los hitos históricos que implicaron grandes transformaciones físicas, sociales, culturales y/o políticas.

Aplicación de los criterios:

Después de definir los períodos históricos en los cuales se configura el territorio en el tiempo, se propone realizar para cada uno de ellos, un análisis sistemático mediante la aplicación de 5 criterios. Este análisis, se propone espacializando a través de la cartografía, los resultados de la aplicación de los criterios de lectura territorial que se describen a continuación:

- **Estructura Natural como Ordenadora del Territorio.**

Este criterio hace referencia a los componentes que estructuran la condición natural del territorio, topografía, hidrografía, condiciones ambientales, clima, etc. La lectura territorial de estos estructurantes, requiere poner en relación las pre-existencias, con las consecuencias espaciales propias de la relación

entre un grupo social y su entorno. Este criterio, se relaciona directamente con la definición de la identidad desde el punto de vista ambiental y del paisaje, por lo cual, lo más importante resultan ser las consecuencias de las modificaciones que realiza el hombre en

- Condiciones propias de la base natural, las cuales se establecen como características principales de composición del paisaje.
- Actividades humanas derivadas del aprovechamiento de los recursos aportados por el entorno físico.
- Huellas de la relación entre la sociedad y el medio ambiente; pueden ser desde las oportunidades propias del contexto o desde las diferentes amenazas del mismo.
- Condiciones del orden urbano o formas de ocupación del espacio relacionadas con estructurantes de orden natural.

El análisis de este criterio, permite identificar atributos urbanos relacionados con las posibilidades del medio físico, con los lineamientos para el asentamiento y crecimiento urbano en función de los diferentes componentes de la estructura natural, las adaptaciones propias de las comunidades para mejorar el aprovechamiento de los recursos ofrecidos por el medio ambiente y los diferentes sistemas desarrollados desde la economía, la infraestructura y la configuración urbana, para hacer frente a los retos propuestos por la estructura natural pre-existente.

- **Orden Primario de Conformación Espacial para la comprensión de la configuración Urbana actual.**

Este criterio hace alusión a la forma cómo se reflejan en la composición de la forma urbana

su contexto natural y viceversa; pero también, permite establecer aspectos claves de las características naturales propias de su geolocalización. Este criterio propone el reconocimiento de:

de la ciudad, las diferentes condiciones contextuales que han influido en un asentamiento desde el punto de vista económico, cultural y social, para la configuración de características morfológicas, jerarquías urbanas y órdenes del espacio físico. Se orienta al reconocimiento de:

- Los hechos generadores de la ciudad, es decir, las actividades, hechos o condiciones detonantes de la consolidación del asentamiento como nodo urbano.
- La estructura urbana espacial de su origen, reconocer las condiciones morfológicas del origen y la expansión del asentamiento; es decir, si hace parte de un trazado ortogonal, a un desarrollo espontáneo, lineal, en nodos, etc.
- Las condicionantes contextuales de la estructura urbana, los diferentes aspectos económicos, sociales o de infraestructura que influyeron en la organización morfológica de la ciudad y su crecimiento en el tiempo
- Las problemáticas y oportunidades actuales a partir de la configuración morfológica del asentamiento, que obedecen a diferentes aspectos históricos marcando el crecimiento urbano.

El análisis de este criterio permite establecer relaciones comparativas y asociativas entre la conformación original de la ciudad desde el espacio y las condiciones actuales de su morfología y organización urbana. En este

orden de ideas, permite establecer criterios de intervención para potencializar las oportunidades derivadas de la morfología urbana y la adaptación al medio físico, o por el contrario, definir los elementos claves a tratar en un proceso de renovación de las condiciones particulares del orden urbano, para contrarrestar las problemáticas identificadas.

- **Vocación Territorial como posibilidad de diversificación económica.**

La vocación territorial es una característica comúnmente asociada con el concepto de identidad urbana, no obstante, es solo un componente de la misma, el cual relaciona al espacio con las diferentes actividades productivas de una zona específica. El reconocimiento de la vocación territorial, implica conocer las diferentes actividades productivas representativas a las cuales se ha dedicado la población de un asentamiento a lo largo del tiempo. Este criterio propone abordar los siguientes factores en el proceso de lectura territorial:

- Actividades económicas detonantes de origen del asentamiento urbano o potenciadoras de su desarrollo.
- Actividades económicas generadoras de transformaciones de la infraestructura vial o de transporte, en función de la producción, comercialización o distribución de uno o varios productos.
- Servicios y actividades relacionadas con las actividades laborales de la sociedad perteneciente al asentamiento, las cuales a su vez, han atraído población flotante o permanente generando crecimiento urbano.
- Actividades económicas modificadoras de la configuración espacial particular de una zona o de la totalidad del

asentamiento, reflejándose en la morfología y en la tipología edificatoria.

- Actividades del orden productivo con carácter histórico, las cuales han desaparecido, permanecen y/o aquellas actividades emergentes generadoras de cambios estructurantes en el asentamiento desde el punto de vista espacial y social.

Este criterio permite identificar oportunidades de diversificación económica, posibilitando el fortalecimiento social a partir de la inserción de nuevas actividades, la potencialidad de actividades económicas históricas, la puesta en valor de la infraestructura o los productos de diferentes períodos del desarrollo de la ciudad, la reconfiguración de acciones sociales y la planificación urbana, para potencializar las actividades emergentes y fortalecer los renglones característicos de la economía del asentamiento a lo largo de la historia.

- **Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.**

Las conexiones urbanas y la relación territorial con otros asentamientos, son claves para la conformación de la identidad urbana. Por lo anterior, este criterio propone abordar las diferentes conexiones físicas, culturales y económicas, entre un asentamiento y otros nodos urbanos estratégicos, los cuales han propiciado su desarrollo, se benefician directamente de sus productos o guardan una relación histórica desde el punto de vista cultural. Las conexiones urbanas se leen y se evidencian en:

- Vías estratégicas de comunicación y conexión con otros asentamientos, claves para explicar su crecimiento urbano y su desarrollo económico.
- Caminos históricos de relación con otros grupos sociales y otros territorios

- Sistemas de transportes no vehiculares que establecen relaciones con otros asentamientos

El reconocimiento de estas relaciones y sus canales de comunicación, permite establecer las debilidades con que cuenta el sistema territorial de conexiones propio de un asentamiento particular y a su vez, las oportunidades de conexión, claves para fortalecer las relaciones con otros asentamientos a partir de las intervenciones estratégicas desde la infraestructura y/o la logística de transporte.

- **Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.**

Este criterio, hace referencia al reconocimiento de los referentes simbólicos de orden espacial, conformados a partir de la arquitectura, el espacio público y la morfología urbana; las huellas históricas de diferentes actividades históricas en el territorio, permanentes en formas espaciales a las cuales se les han dado usos diferentes o se conservan sin uso específico. La diversidad tipológica urbana Arquitectónica se reconoce a través de:

- Tipologías de espacio público asociadas a actividades específicas de la economía o la cultura.
- Arquitectura industrial, comercial o de servicio propia de actividades productivas antiguas
- Arquitectura doméstica característica, obedece a condiciones climáticas, de composición familiar e incluso, de características productivas.

Este criterio es clave para abordar temáticas relacionadas con la identidad desde el punto de vista sociológico e incluso psicológico, el reconocimiento de estas tipologías, propicia la valoración de los diferentes espacios

conformadores de las huellas históricas de un asentamiento, en la medida que permiten identificar diferentes estrategias técnicas desarrolladas a lo largo del tiempo para dar frente a diferentes condiciones del contexto ambiental; permiten reconocer los valores estéticos de referenciación los cuales dan cuenta de conexiones culturales y tradiciones sociales, apuntan al reconocimiento de los referentes físicos de identificación social y posibilitan el aprovechamiento de los diferentes espacios a partir de sus valores tipológicos específicos.

Reconocimiento de los atributos:

Finalmente, y después de entender la forma como cada uno de los criterios se configura en el tiempo a lo largo de la historia del asentamiento, se definen sus atributos urbanos característicos. La propuesta para la definición de estos atributos, conjuga dos aspectos principales: los criterios de lectura aplicados y las tres dimensiones de la identidad urbana. En este orden de ideas, como resultado del proceso de lectura se definen 5 atributos identitarios, uno por cada criterio, explicados desde los tres componentes de la identidad urbana: dimensión natural, socio cultural e histórico-urbana. Estos atributos, componen el resultado más importante de la aplicación de los criterios mediante la metodología propuesta, ya que establecen los principios sobre los cuales pueden construirse estrategias de acción proyectual sobre el territorio.

A continuación se presenta un cuadro síntesis que consolida la propuesta metodológica basada en las dimensiones de la identidad urbana, sus criterios y los atributos espaciales en los cuales permanecen las huellas de construcción colectiva y se leen sus rasgos identitarios.

IDENTIDAD URBANA

Construcción colectiva de huellas en el territorio a través del tiempo y el espacio.

DIMENSIONES			CRITERIOS	ATRIBUTOS
Componentes de la Identidad Urbana a partir de los cuales se puede explicar la relación del hombre con su territorio y su cultura.			Pautas para la lectura territorial propuestas a manera de categorías de análisis.	Expresiones tangibles de la identidad en el espacio, verificables y presentes en la conformación territorial y cultural del asentamiento
			Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica	Actividades económicas de origen
				infraestructura de industria comercio y/o servicios
				configuración urbana en función de una actividad económica
				Actividades Tradicionales que permanecen en el tiempo
			Diversidad Tipológica Urbano Arquitectónica para su aprovechamiento	Tipologías de espacio público
				Edificaciones de usos específicos comerciales, industriales, institucionales y/o religiosas
				Arquitectura doméstica y sus diversas características
				Hechos físicos Generadores de la ciudad
			Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual	Estructura urbana espacial de origen
				Condiciones contextuales del crecimiento urbano
				Lógica morfológica
				Vías estratégicas de comunicación
			Conexiones urbanas para el fortalecimiento del territorio	caminos históricos de relación territorial
				Sistemas de transportes no vehiculares
				Estructura natural que favorece la conectividad
				Características naturales compositivas del paisaje
			Estructura natural como ordenadora del territorio	actividades humanas de aprovechamiento de recursos
				Huellas de la relación Sociedad-Medio ambiente
				ocupación y tipologías que obedecen a los estructurantes de orden natural

Tabla 2. Cuadro síntesis de la Metodología Propuesta. (Elaboración propia)

3.2. **Aplicación de los criterios en dos municipios del corredor del Río Magdalena.**

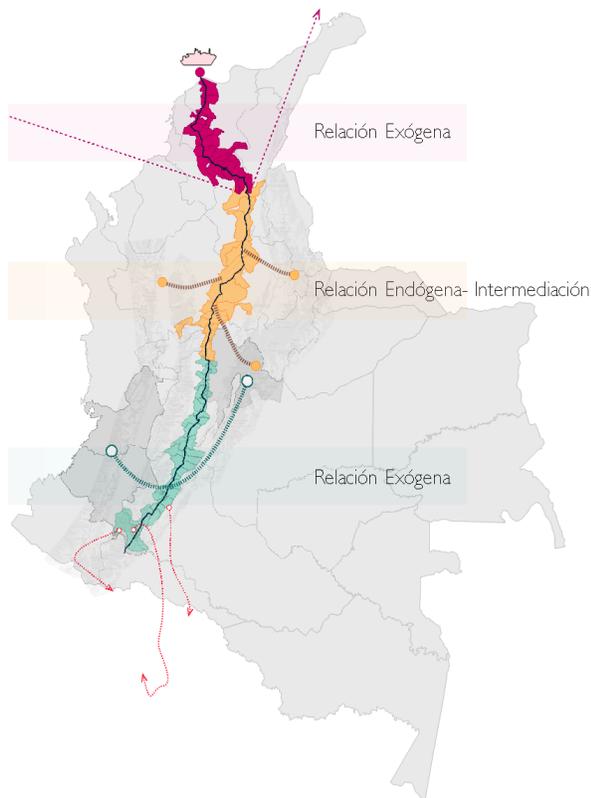
Para la definición y aplicación de los criterios de lectura territorial a partir de la identidad, se propuso abordar el Medio Magdalena y sus municipios ribereños como marco de análisis. El Medio Magdalena compone un contexto de gran interés para la lectura urbana a partir de la Identidad, teniendo en cuenta que es una zona geográfica con las siguientes particularidades:

- Sus municipios son pasos obligados en medio de las conexiones territoriales de las principales ciudades del país, Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, la Zona Cafetera (Armenia, Manizales y Pereira), Buenaventura como puerto estratégico, entre otras conectividades.
- En el Medio Magdalena, se situaron los principales puertos de relación comercial de las ciudades localizadas en las zonas andinas con el Río Magdalena como canal fluvial de comunicación, convirtiéndose rápidamente en ciudades de gran importancia y con dinámicas complejas.
- El Medio Magdalena fue el tramo del Río con ocupaciones urbanas más tardías, teniendo en cuenta que se consideró históricamente como una zona con problemáticas de salubridad. En este sentido, muchos de sus asentamientos de carácter urbano son producto de la inserción de actividades comerciales y/o industriales en los siglos XIX y XX, generando

migraciones poblacionales, las cuales han dotado al territorio de una amplia diversidad cultural.

- Debido a que existe un alto número de población en la zona producto de migraciones, en el Medio Magdalena confluyen tres componentes fundamentales en los procesos de construcción colectiva de expresiones culturales y simbólicas: La cultura anfibia, producto de la relación constante con el Río y sus diferentes actividades; las culturas andinas y caribes, quienes han llegado a la zona con los diferentes migrantes; y la construcción común fruto de los procesos de integración comunitaria entre estos grupos.
- En los procesos históricos de desarrollo comercial entorno al Río, se construyeron líneas ferroviarias para comunicar estratégicamente a las ciudades andinas con los diferentes puertos del Río Magdalena; en este sentido, la Zona del Medio Magdalena tuvo un gran auge y desarrollo, producto de las diferentes actividades logísticas de comercialización e incluso exportación de productos. Las limitaciones para la recuperación de la navegabilidad comercial y la interrupción de las comunicaciones férreas, generando un debilitamiento de los asentamiento urbanos del Medio Magdalena desde el punto de vista económico, ambiental y social, requiriendo intervenciones estratégicas para promover el fortalecimiento de estos nodos urbanos como puntos estratégicos para la relación con el Magdalena como eje estructurante del territorio nacional.

- A lo largo de la historia, el Bajo y Alto Magdalena, han sido Regiones con una relación predominantemente exógena, es decir, se caracterizan por establecer relaciones entre diferentes zonas del país e incluso, con otros países a través del puerto de Barranquilla y los canales viales que comunican el sur del país con ciudades principales internacionales como Lima y Quito. Por su parte, el Medio Magdalena establece relaciones endógenas de intermediación, producto de su relación directa con ciudades de alta importancia, su representatividad histórica en los procesos de consolidación económica de las principales ciudades y su interdependencia a las economías de las zonas intermedias del territorio nacional.

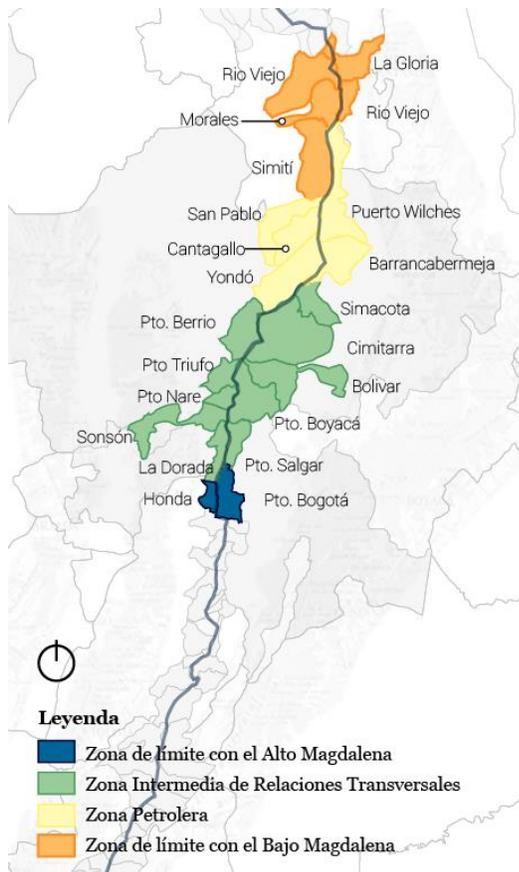


Esquema 3. Relaciones territoriales en el Alto, Medio y Bajo Magdalena. Elaboración propia.

El Magdalena Medio, es un eje transversal que involucra diferentes conexiones territoriales que son claves para mantener el dinamismo de la economía Nacional. La condición de medianería implica además de una dependencia territorial, consecuencias relativas a la multiplicidad de elementos culturales, económicos y sociales, convergentes en esta zona del país y que han dado lugar a las que son hoy sus poblaciones ribereñas, consolidando características particulares reflejo de dichos procesos de relación inalienables a ciudades andinas localizadas sobre las cordilleras.

Aun cuando se propone una delimitación específica para la zona de estudio, el Magdalena Medio debe entenderse como un eje en el cual se concentran relaciones tan fuertes, que su territorio se expande considerablemente en función de las ciudades articuladas como nodos de esta red general de conexiones a escala Nacional. En este sentido, el territorio del Magdalena Medio, es una consecuencia de las relaciones históricas entre las cordilleras que recorren el territorio nacional, conservando los sedimentos de las diferentes relaciones en espacios y tiempos que se han consolidado con el Río Magdalena como oportunidad de salida comercial y/o como frontera, generando una bipartición del territorio nacional.

Desde el punto de vista geográfico y desde la conformación histórica del territorio del Medio Magdalena, se pueden identificar diferentes tipos de asentamientos con características particulares, propias de las consecuencias temporales entre las relaciones territoriales, las actividades de base económica, etc. En este sentido, las ciudades ribereñas del Magdalena Medio pueden entenderse de la siguiente manera:



Esquema 4. Subdivisión territorial en el Medio Magdalena. Elaboración propia.

1) Zona de límite con el Alto Magdalena:

La zona que marca la relación con el Alto Magdalena se puede identificar de color azul; estos asentamientos tienen una alta importancia y representatividad para la región, ya que fueron las primeras poblaciones en albergar ocupación española, no solo por sus recursos, sino por su localización estratégica la cual permitía el acceso a otras zonas del país, estas habían presentado mayores dificultades para la expansión española debido a la presencia de grupos indígenas de alta resistencia bélica.

Aunque se pueden leer muchas características culturales, físicoespaciales y económicas propias del Magdalena Medio, la cercanía con el Alto Magdalena ha dotado a estos

municipios de una diversidad particular, actuando como una frontera de relaciones estratégicas e intercambios culturales.



Imagen 17. Panorámica de Honda y Puerto Bogotá.

Recuperada de

<http://static.panoramio.com/photos/original/105965112.jpg>

La dimensión del cauce del Río sigue siendo corta a este punto, las características propias de la vegetación y la topografía, son cualidades que establecen la relación con el Alto Magdalena y sus condiciones particulares. No obstante, la infraestructura propia de los sistemas de navegación, las vías férreas y la relación directa con el Río a través de actividades como la pesca, el transporte fluvial y la localización estratégica, convierten al territorio en una clave para explicar las relaciones espaciales con la zona sur del país, con la capital y con la zona cafetera y por lo tanto, lo sitúan dentro del Medio Magdalena como eje de intermediación y encuentro de conexiones viales, férreas y fluviales.

2) Zona Intermedia de Relaciones Transversales:

Está compuesta por los asentamientos generadores de conexión y relación con el Río, establecidos por parte de los asentamientos urbanos de las zonas altas de las cordilleras, configurándose como puertos con la infraestructura propicia para lograr el acceso al canal de comunicación fluvial más importante para el país. En este sentido, los

orígenes de estas ciudades y sus momentos de mayor fortaleza en la historia, están marcados por sus dinámicas portuarias y por las interconexiones férreas que fortalecieron las relaciones territoriales en función de las conexiones transversales con el Río.

En la zona intermedia del Medio Magdalena, el paisaje se marca por la ampliación del cauce del Río y la fortaleza en las actividades comerciales y culturales relacionadas directamente con la pesca y la navegabilidad. En estos municipios, se encuentran obras de infraestructura importantes, propias de los desarrollos tecnológicos propuestos para mejorar las condiciones de transporte fluvial y férreo durante el Siglo XX.



Imagen 18. Actividades en el Río en Puerto Salgar.
<https://agendasciudadanas.wordpress.com/2011/09/25/agenda-ciudadana-de-puerto-salgar/>

3) Zona petrolera:

Estos municipios se caracterizan por una economía de base petrolera, relacionada estrechamente con migraciones extranjeras generadas por grandes empresas dedicadas a la explotación de este recurso. Estos asentamientos se han consolidado en el tiempo a partir de esta actividad económica, la cual les ha permitido desarrollar diferentes soluciones técnicas para el transporte, aprovechando las condiciones aportadas por el

Río y la cercanía con algunas ciudades principales. Cabe resaltar que la extracción petrolera es una actividad dinamizadora de la economía de un asentamiento, atrayendo altos índices de población migrante en busca de oportunidades laborales; por lo anterior, en estos asentamientos confluyen diferentes culturas y altos índices demográficos.

Las características del paisaje en la zona petrolera, se ven modificadas por la localización de grandes industrias correspondientes a las refinerías o maquinaria de transporte, perforaciones y/o exploración, en relación con la margen del Río. Además de lo anterior, se identifica la influencia extranjera a través de las diferentes compañías dedicadas a estos procesos de explotación.



Imagen 19. Industria Petrolera en Barrancabermeja.
<http://www.bajandoelMagdalena.com/el-petroleo-mueve-al-mundo-pero-el-agua-mueve-a-la-industria-petrolera/>

4) Zona de límite con el Bajo Magdalena:

Esta zona posee características que lo relacionan más con el tramo bajo del Río que con el Medio Magdalena. Algunas poblaciones como Simití y Morales, se encuentran altamente influenciadas por las zonas petroleras, prestando algunos servicios complementarios a dichas actividades. No obstante, en su gran mayoría componen economías de base en la pesca y la ganadería,

presentan condiciones ambientales próximas a las ciénagas y se orientan culturalmente a los valores propios de la cultura caribeña, con menos influencia de las zonas andinas, teniendo en cuenta que no representaron puntos clave para sus conexiones estratégicas.

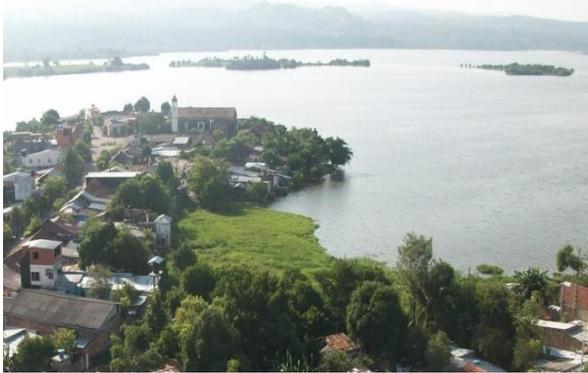


Imagen 20. Panorámica del municipio de Simití.

<http://www.simiti-Bolívar.gov.co/>

Para la aplicación de los criterios de lectura territorial a partir de la identidad se definieron dos municipios pertenecientes al Medio Magdalena: Honda en el departamento de Tolima y Puerto Berrío en el departamento de Antioquia. Estos dos municipios presentan características muy diferentes entre sí y pertenecen a zonas distintas del Medio Magdalena, permitiendo comprobar la aplicabilidad de criterios fijos de lectura en territorios de diversas cualidades.

Para la elección de los dos asentamientos, además de la búsqueda de diversidad en la composición natural del paisaje, la economía y la relación con el Río, se identificaron factores propios de los orígenes de los dos asentamientos, sus oportunidades actuales y las diferentes amenazas que comprometen su representatividad como centros urbanos en el corredor del Río.

Honda es una ciudad de origen español, característica reflejada en su trazado, en las cualidades arquitectónicas, en la configuración del espacio urbano y en las actividades representativas de su base económica a lo largo de la historia. Para el Medio Magdalena, Honda es de gran importancia histórica, marcando una de las primeras ocupaciones del territorio,

estableciendo las relaciones de interconexión entre diferentes zonas del país, además de ser un nodo importante de confluencia de conectividad vial. Honda es un asentamiento de origen colonial, por lo cual conserva en su espacio urbano huellas de diversas épocas, dando cuenta de una construcción de identidad urbana con una mayor extensión de tiempo en comparación con los otros asentamientos urbanos del Medio Magdalena.

Por otra parte, el puerto de Honda tuvo gran representatividad en el corredor del Río Magdalena, razón por la cual en esta ciudad se realizaban múltiples intercambios comerciales y culturales, guardando un carácter “cosmopolita”, reuniendo culturas propias del Caribe y del Alto Magdalena, construyendo relaciones territoriales y culturales que han impreso diferentes características en sus diferentes espacios a manera de huellas propias de su identidad.

El contexto actual de la ciudad de Honda, lo sitúa en una condición vulnerable frente a otros asentamientos, la vía más importante asociada al municipio, la cual conecta a Bogotá con otras ciudades del país, ha perdido su jerarquía debido a la construcción de nuevos sistemas viales; esta situación, sumada al debilitamiento de la navegabilidad del Magdalena, la interrupción del transporte férreo y al traslado de las diferentes industrias de la zona, ponen a Honda en una problemática compleja, sugiriendo y requiriendo procesos de transformación en función de su fortalecimiento económico y social. Es este orden de ideas, es de vital importancia identificar sus principales valores identitarios susceptibles de fortalecimiento en un proceso de reestructuración del asentamiento, para mejorar sus conexiones territoriales y reposicionar su importancia regional.

Puerto Berrío por su parte, es una ciudad de aparición tardía, fundada en el proceso de construcción del Ferrocarril de Antioquia buscando la conexión de Medellín con el Río Magdalena. En este sentido, es un asentamiento que no tuvo relación con la

ocupación española, sino con el proceso de industrialización y desarrollo económico del país en el Siglo XX. Puerto Berrío se estableció no solo como puerto fundamental para el corredor del Río, sino también como terminal férreo de alta importancia y fue a partir de esta dinámica comercial y de transporte, que se inició su proceso de ocupación y crecimiento. A diferencia de los múltiples puertos que intentó establecer Bogotá en el corredor del Río, Puerto Berrío fue siempre el punto clave para la salida de Medellín, y en conjunto con Puerto Triunfo componen la única oportunidad de salida de Antioquia a los beneficios del canal de comunicación fluvial.

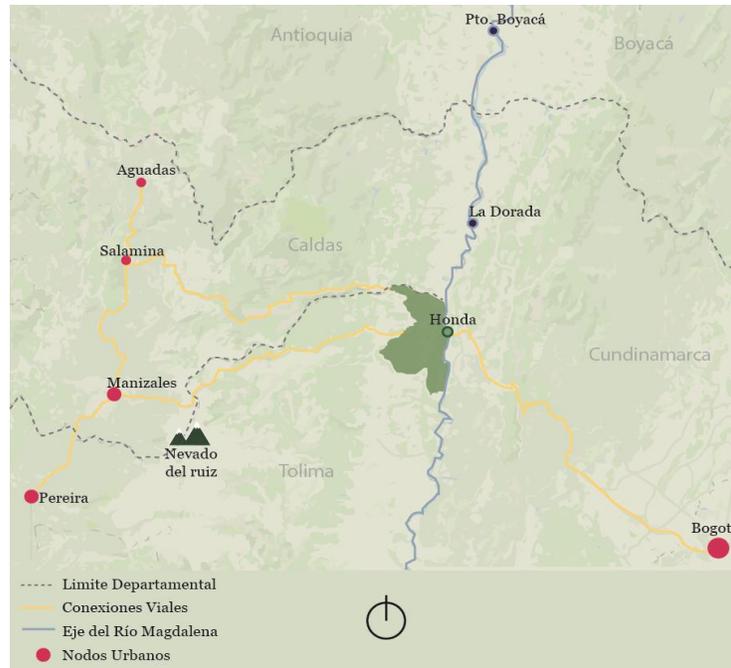
Los municipios de la zona intermedia del Medio Magdalena, constituyen la principal expresión de los valores propios de la cultura anfibia, de la importancia comercial de los puertos y de las estrategias de conexión de las zonas andinas del país. Puerto Berrío es clave para la zona, ya que se ha constituido como “capital regional”, teniendo en cuenta que articula en gran medida el transporte fluvial de pasajeros que continúa en vigencia y que fue uno de los centros logísticos más importantes para el transporte férreo.

Finalmente, Puerto Berrío se encuentra en una situación de potencial desarrollo, teniendo en cuenta la conexión física que se construirá a través de nuevos proyectos viales, los cuales generarán un aumento en la población, el crecimiento y las oportunidades de la ciudad. No obstante lo anterior, se hace necesario el reconocimiento de sus principales valores urbanos, promoviendo la conservación de los mismos y el aprovechamiento de las diferentes oportunidades subyacentes en las diferentes huellas físicas sobre el territorio, las cuales componen la identidad urbana de Puerto Berrío.

3.2.1. Honda.

Honda es un municipio del Departamento del Tolima, que se encuentra localizado sobre la orilla izquierda del Río Magdalena. Este asentamiento guarda una estrecha relación con la ciudad de Mariquita (antes poblado de San Sebastián de Mariquita), con la que conservó una estrecha relación histórica, teniendo en cuenta que Honda representaba su posibilidad de conexión con el Río.

Por su localización geográfica se encuentra en un punto estratégico a partir del cual se construyen relaciones territoriales y económicas, primordiales dentro de las actividades cotidianas de la ciudad. En este sentido, la cercanía con Bogotá, la zona cafetera y con el Alto Magdalena, han propiciado el desarrollo cultural y económico de Honda.

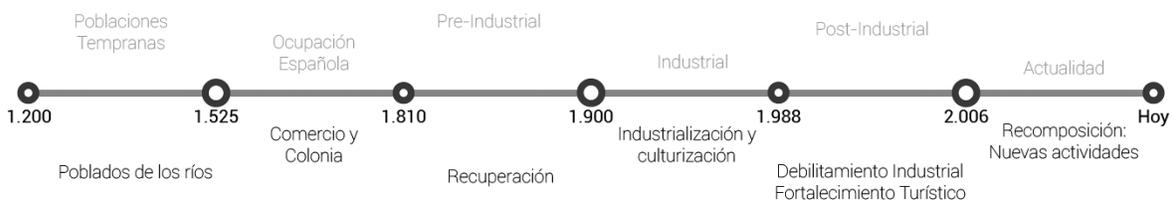


Mapa 15. Localización Honda. Elaboración propia a partir de Google Earth

Honda tiene una población de 27.310 habitantes, de los cuales, 26.417 se asientan en zona urbana y solo 893 en zona rural, lo cual le da un carácter predominantemente urbano al municipio. (Indicadores del Municipio- 2006)

contextualiza a las condiciones generales de este territorio y a sus procesos particulares de consolidación urbana, consolidando la siguiente línea de tiempo:

La definición de los períodos de tiempo para la lectura a partir de los criterios en Honda, se da a partir de la línea general propuesta para el corredor del Magdalena en el capítulo 1, esta se



Poblados de Los Ríos

Huellas Actuales

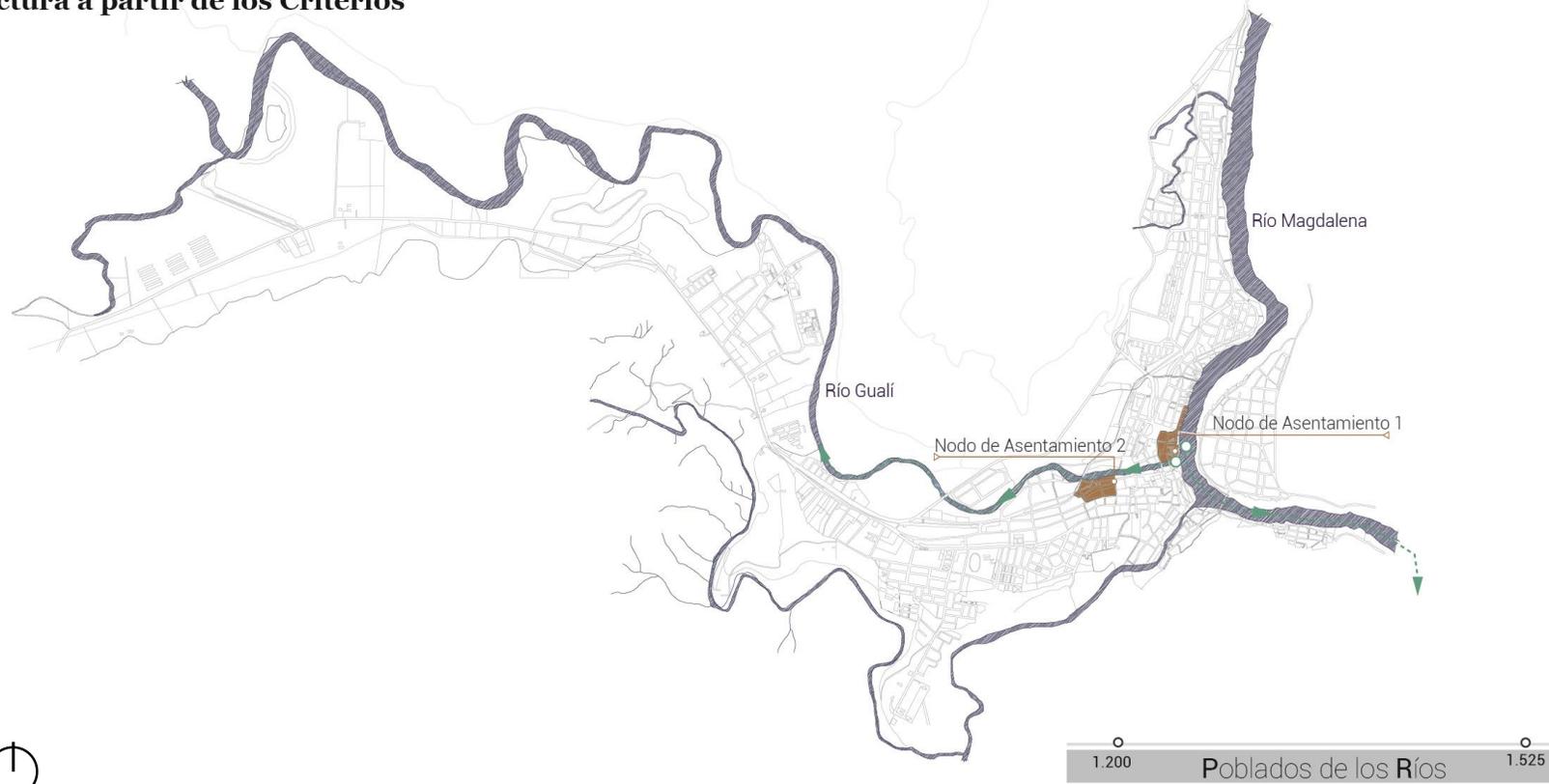


Ocupaciones Informales Relación con la ladera y el Río



Barrios de Pescadores

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 1. Lectura a partir de los criterios en el período del poblado de los Ríos-Honda. Elaboración propia

Los procesos de poblamiento de las diferentes culturas indígenas, están ligados a los cuerpos fluviales, de acuerdo con diferentes investigaciones arqueológicas, la ocupación de Honda data de los primeros siglos después de Cristo, teoría basada en evidencias materiales de objetos cerámicos encontrados en diferentes exploraciones. (Salgado, Llanos y Gómez- 2007) (López 1999)

“En el año 1540 una exploración española hizo el reconocimiento de un caserío localizado en la confluencia del Río Gualí con el Río Grande de la Magdalena, denominado Hondama”. (Guzmán- 2002 [28]). La misma autora, cita una descripción de Francisco Hernández, según la cual en la población existen dos caseríos, uno bajo -cerca al Magdalena- y otro alto en las proximidades del Río Gualí, ambos cercanos entre sí.

Para este período histórico, la lectura territorial a partir de los criterios, se realiza de la siguiente manera:

- Estructura Natural como Ordenadora del Territorio.

De acuerdo a las diferentes descripciones encontradas en las fuentes históricas, los afluentes hídricos determinaron la localización de los asentamientos indígenas, estructurando desde el inicio la ocupación del territorio. Cabe resaltar que según las descripciones realizadas por Francisco Hernández, estas ocupaciones indígenas se dividieron en dos, unos en la zona baja donde el Gualí se encuentra con el Magdalena y otros en una zona más alta, próximos al Río Gualí. Se resalta también la relación con la topografía, la cual establece dificultades de conectividad entre estos dos nodos de asentamiento. Los indígenas localizados en las zonas altas, requirieron desarrollar mecanismos para la adaptación a la topografía, posiblemente terracedos y/o viviendas palafíticas.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

La ocupación espacial a partir de dos núcleos en función de los ríos, es una condición importante relacionada con la forma de asentamiento de Honda, la cual se dispersa a partir de los dos afluentes hídricos principales, el Río Gualí y el Río Magdalena. Además de lo anterior, es clave la ocupación de las zonas de alta pendiente en relación al Río Gualí, teniendo en cuenta la condicionante de la topografía, la cual restringió en gran medida la forma de implantación de las edificaciones localizadas en la margen derecha del Gualí.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

La ocupación humana en este período de la línea de tiempo corresponde a grupos culturales indígenas, por lo cual las actividades económicas específicas se basan en la pesca y en la agricultura. Por otra parte, debido a su posición territorial y al aprovechamiento del Río Magdalena como canal fluvial, los indígenas de esta zona establecieron redes de intercambio de productos con otros poblados río arriba y río abajo. (Guzmán- 2002). Esta actividad de intercambios favorecida por la localización, será una característica de gran importancia para las actividades económicas futuras y para la definición de las oportunidades y fortalezas de Honda, a partir de su interconexión territorial.

- Conexiones Urbanas para el Fortalecimiento Territorial.

Como se explicó en el criterio anterior, los asentamientos de los indígenas Hondamas y Gualíes guardaban estrecha relación con otros núcleos con los que realizaban intercambios culturales, esta posibilidad fue dada por la navegación de los ríos Gualí y Magdalena como canales de comunicación, propiciando la

facilidad de conexión con otras latitudes y climas.

- Diversidad Tipológica Urbano Arquitectónica para su aprovechamiento.

Las construcciones propias de este período de tiempo, corresponden a viviendas tipo bohíos de acuerdo a las descripciones realizadas por Francisco Hernández (Guzmán- 2002), fuera de esta tipología edificatoria, no se tiene ningún registro de infraestructura o arquitectura doméstica del cual se tenga alguna huella física en la actualidad.

Huellas actuales en el territorio

A partir de la aplicación de los criterios para la lectura territorial a la luz de la identidad urbana y del trabajo de reconocimiento en campo de las diferentes características de Honda, es posible identificar como huellas permanentes de este período de tiempo, la ocupación en ladera y el establecimiento de barrios de pescadores en la zona baja de contacto directo con el Magdalena. Lo anterior, debido a que algunos indígenas se establecieron en las zonas altas del territorio, dando lugar a una ocupación temprana de las laderas, en la configuración del cauce de los Ríos Magdalena y Gualí. Por otra parte, otros se asentaron en las zonas bajas, posiblemente para el aprovechamiento de los diferentes productos y actividades en relación con el Río. Es importante destacar también, la división territorial desde lo social, y espacial en dos zonas separadas por el Río Gualí, división territorial establecida desde los primeros asentamiento de población.

Comercio y Colonia

Huellas Actuales



Infraestructura
Órdenes religiosas



Área comercial en relación a
los ríos Magdalena y Gualí



Antigua Capilla
Doctrinera



Puentes sobre el
Río Gualí



Embarcadero
Caracolí



Infraestructura
Religiosa

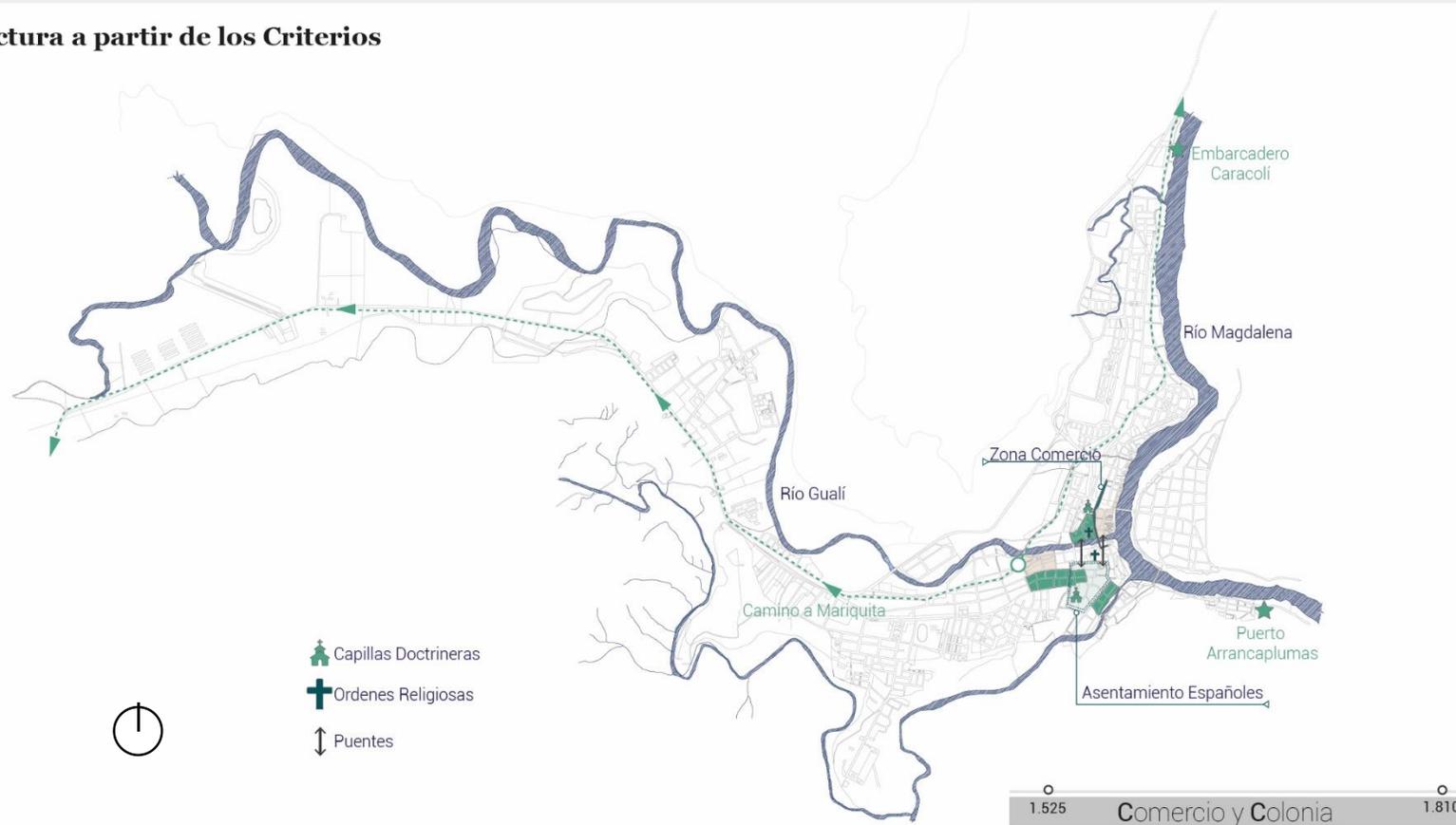


Arquitectura
Colonial



Puerto Arrancaplumas

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 2. Lectura a partir de los criterios en el período del Poblado de los Ríos-Honda. Elaboración propia

En 1539 las tierras del Medio Magdalena fueron objeto de exploraciones por parte de Baltasar Maldonado, en 1546 por Hernán Vanegas, y en 1551 Núñez Pedrozo recibió una Real Provisión para pacificar este territorio, la cual ordenaba “la fundación de una ciudad, el reconocimiento del territorio, la inclusión de los frailes franciscanos y dominicos, la construcción de la iglesia y la búsqueda de las minas” (Guzmán- 2002 [27])

La relación con la producción minera de Mariquita, la apertura de la conexión con Santa Fé que convertiría a Honda en puerto en 1601, la importancia como centro de distribución para las zonas andinas del Nuevo Reino y la relación con Mompox como puerto interno de Cartagena, fueron factores claves para el posicionamiento del poblado indígena como un nodo estratégico para los intercambios comerciales, fue así que en 1644 se erige la Villa de San Bartolomé de Honda. (Guzmán- 2002)

Los Jesuitas fueron los primeros en liderar los procesos de evangelización y control religioso en el territorio, localizando una capilla doctrinera en la margen izquierda del Río Gualí, donde se asentaba la mayoría de población indígena. De acuerdo a las descripciones citadas por Ángela Inés Guzmán, la localización de dicha capilla concuerda con la ubicación actual de una de las iglesias principales. Posteriormente, los Franciscanos también llegaron al territorio, estos obtuvieron un terreno en la margen derecha del Río Gualí, donde se asentaban predominantemente los españoles y comerciantes.

- Estructura Natural como Ordenadora del Territorio.

La cercanía al Río Magdalena y la importancia que este tuvo dentro del proceso de la colonia, obedecen a las facultades propias del mismo como eje conector para la movilización de mercancía y pasajeros. En este sentido, la

localización en la margen del Río es clave para explicar la importancia adquirida por Honda durante el proceso de la conquista y la colonia.

Es importante también destacar, que las condiciones del Río en este punto, resultan inconvenientes para la navegación, de acuerdo a las descripciones realizadas por Agustín Codazzi: es una diferencia de nivel en el lecho del Río, acompañada de un sedimento rocoso, el cual impide la navegación de grandes embarcaciones y condiciona la de las pequeñas. (Sánchez 2009) En este sentido, Honda marcaba un hito en la navegabilidad del Río, requiriendo establecer a este asentamiento como un centro de control comercial y distribución logística, dando pie a la consolidación del puerto. Por otra parte, la necesidad de embarcar y desembarcar mercancía río abajo y río arriba, requirió el establecimiento de dos atracaderos, conformando dos nodos importantes para futuros desarrollo de la ciudad: Caracolí y Arrancaplumas.

- Orden Primario de Conformación Espacial para la comprensión de la configuración Urbana actual.

El asentamiento de población española se dio en la margen derecha del Río Gualí en una zona alta respecto al Río Magdalena. Por su parte los indígenas y esclavos se mantuvieron en las inmediaciones del Río Magdalena en la margen izquierda del Río Gualí. Esta condición particular estableció una diferencia en la estratificación social, la cual da cuenta de las divergencias en las tipologías arquitectónicas, en la infraestructura de conectividad y en la disposición de espacios públicos en la zona ocupada por los españoles, la cual presenta mejores condiciones en relación a la margen izquierda del Río.

Por otra parte, la fuerte vinculación con la ciudad de Mariquita, teniendo en cuenta que Honda fue su salida al Magdalena, configuró

un eje importante marcando el crecimiento de la ciudad y el asentamiento de diferentes pobladores, quienes se localizaron en función de aquella comunicación física.

El establecimiento de dos embarcaderos, propició la ocupación de aquellos dos nodos estratégicos con viviendas, bodegas y diferentes edificaciones dedicadas al control de los procesos de navegación por el Magdalena y el transporte de mercancías.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

La localización estratégica de Honda la estableció como puerto y como nodo central de distribución de productos a las diferentes zonas altas de las cordilleras, esta situación fortaleció las actividades comerciales y las diferentes actividades entorno a la logística que implicaba la llegada y salida de mercancía al puerto. El establecimiento de esta categoría comercial, es vital para explicar la importancia de Honda en el desarrollo de otros territorios y por lo tanto consolidó un renglón clave para la historia de su economía.



Imagen 21. Entrada al mercado de Honda. Acuarela de François Desiré Roulin.

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/cr edencial/enero-2014/codazzi>.

Por otra parte, la relación de correspondencia con Mariquita y con Santa Fé, situaron a Honda dentro de un proceso de relaciones económicas y de servicios, útiles para explicar no solo su evolución de poblado indígena a villa y posteriormente a ciudad, sino también sus oportunidades en una red de conexiones consolidada a partir de su relevancia histórica para las comunicaciones a través del Magdalena.

- Conexiones Urbanas para el Fortalecimiento Territorial.

Dadas las condiciones ambientales que le permitieron a Honda su consolidación como centro logístico y de distribución, se hizo necesaria la construcción de diversos caminos y conexiones para posibilitar la salida y entrada de mercancía, por lo cual su conectividad no se dio únicamente por el Magdalena como eje dominante de las relaciones económicas, sino también a partir de diversos caminos que conectaron a Honda con Santa Fé, Mariquita, Vélez, Tunja, entre otras. (Sánchez. 2009)



Imagen 22. Honda. Tomado de Empson, Charles. Narratives of South América.

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/cr edencial/enero-2014/codazzi>.

Durante este período, se construyó además el paso elevado sobre el Río Gualí, conexión prioritaria teniendo en cuenta la distribución y asentamiento de la población en ambas márgenes del Gualí. Esta conexión existía, pero no contaba con las condiciones técnicas suficientes que empezaba a demandar el alto tráfico de mercancías y la importancia que tenía Honda como enlace entre diferentes conexiones a escala nacional. (Guzmán- 2002)

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

La consolidación como puerto fluvial y la importancia adquirida por las órdenes religiosas debido al aumento de población que garantizaba mejores ingresos para la iglesia a través de la encomienda, dieron lugar a la construcción de múltiples edificaciones; bodegas, almacenes y tiendas; así como conventos, colegios e iglesias, marcando un proceso de acelerado avance en el crecimiento urbano y la consolidación de la Villa. (Guzmán-2002)

Lo anterior, da cuenta de una amplia diversidad en tipologías arquitectónicas derivadas de las necesidades propias de las actividades de base económica. Es importante resaltar también la conexión con Mompox establecida por las rutas comerciales, estableciendo relaciones entre aspectos culturales y valores estéticos que se reflejan en las características arquitectónicas de las edificaciones: El colorido en las fachadas, las tipologías de elementos arquitectónicos como ventanas, puertas y ornamentos, el empedrado de algunas calles, los aleros, entre otros.

Huellas actuales en el territorio

En el reconocimiento en campo, se identificaron diversas huellas espaciales correspondientes con las condiciones contextuales propias del período de comercio y colonia. Cabe resaltar la influencia del paso del tiempo y posteriores situaciones adversas como terremotos e inundaciones, los cuales destruyeron algunas edificaciones y debilitaron estructuras; por lo anterior, las huellas apreciables en el territorio no son necesariamente propias del período colonial, pero en su localización, composición espacial y uso, conservan valores propios de los diferentes espacios resultantes del contexto histórico de este período y las relaciones sociales correspondientes*. La infraestructura de las órdenes religiosas caracterizada por la conformación en claustro, la localización de las iglesias, las bodegas y centros de almacenamiento y distribución, las viviendas de comerciantes, las cuales conservaban espacios para el bodegaje de diferentes productos, la localización de los puertos, las viviendas de españoles caracterizadas por su relación con la arquitectura colonial caribeña y las conexiones sobre el Río Gualí, configuran los rastros visibles del período colonial y de auge comercial apreciables actualmente en Honda.

* Esta situación, hace alusión a edificaciones de estilo colonial construidas en otras épocas posteriores, las cuales continuaron incluyendo el alero de la cubierta, las ventanas y puertas en madera, los patios centrales,

los ornamentos en fachada, entre otras características que se aplicaron a las construcciones en tiempos ajenos a la colonia.

Recuperación

Huellas Actuales



Infraestructura de Bodegaje y Almacenamiento



Vivienda Comerciantes

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 3. Lectura a partir de los criterios en el período de recuperación-Honda. Elaboración propia

A mediados del Siglo XVIII, inició un proceso de decadencia de la Villa a razón de la interrupción de la extracción minera de Mariquita, sumada a la apertura de nuevos caminos en Boyacá y Santander, descentralizando los procesos de distribución de mercancías. Finalmente en 1805, un terremoto dejó la ciudad destruida. Además de lo anterior, el proceso de independencia golpeó considerablemente la economía de la Villa y el flujo de dinero, teniendo en cuenta que cesaron los procesos de recaudo de impuestos, la encomienda y actividades basadas en la explotación humana de indígenas y negros como la minería y el transporte fluvial. La Villa enfrentó una situación de debilitamiento de la base económica que sostenía el sistema social establecido. (Sánchez. 2009)

Se inició un proceso de reconstrucción que inicialmente fue lento, pero posteriormente fue soportado en el impulso dado por las élites comerciales, teniendo en cuenta la estabilización de la navegación a vapor en 1847 (Guzmán- 2002)

- Estructura Natural como Ordenadora del Territorio.

El terremoto que afectó a la ciudad, alteró considerablemente las estructuras principales de la misma, demandando la reconstrucción de las edificaciones demolidas y la readecuación de las que quedaron debilitadas; esta acción hizo que se conservaran por más tiempo valores propios de la arquitectura colonial.

El período de recuperación dependió directamente de las oportunidades ofrecidas por el Río Magdalena, a través de la navegación a vapor, fortaleciendo nuevamente el comercio en la Villa. Es importante destacar que el Río Magdalena empezó a verse como un obstáculo para las conexiones oriente -

occidente, teniendo en cuenta el establecimiento de puerto Bogotá en la otra orilla del Río, por lo anterior se planteó la necesidad de conectar ambas riberas.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

El fortalecimiento del carácter comercial a partir de la navegación a vapor, fortaleció los nodos de desarrollo existentes en los embarcaderos de Caracolí y Arrancaplumas, las viviendas dispuestas para el adecuado funcionamiento de los puertos, se acompañaron de talleres y diferentes servicios prestados a los barcos, grandes bodegas de acopio y comercios de diferentes productos. Esta condición, promovió el crecimiento de la ciudad hacia estos dos extremos, contribuyendo a la morfología dispersa e irregular característica de Honda.

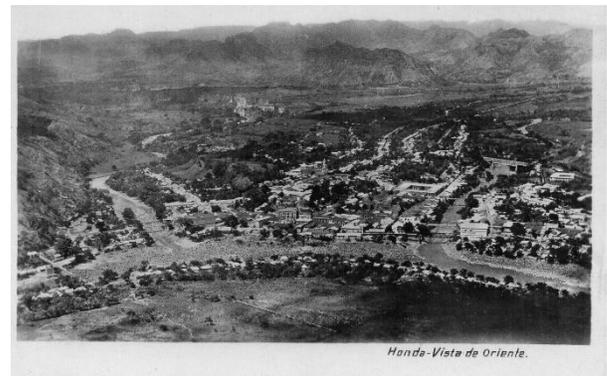


Imagen 23. Honda vista desde el oriente, se observa la lógica de su crecimiento. Fotografía del archivo de Tiberio Murcia Godoy.

<http://semillerohistoriapuertobogota.blogspot.com.co/2014/11/>

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

La navegación a vapor marcó en gran medida a Honda y sus posibilidades de configuración convirtiéndose en base económica comercial. En este sentido, Honda propició a través de los usos comerciales y de servicios

complementarios, la consolidación de un puerto estratégico sobre el Río y la conformación de un asentamiento con dinámicas muy diversas, de alta efervescencia y con una oferta de productos diversa, combinando productos locales y extranjeros atrayendo diversidad de visitantes.

La necesidad de embarcar y desembarcar, así como las actividades de distribución comercial lideradas desde el puerto, requirieron diferentes servicios de hospederías, el auge de compra y venta de tierras a comerciantes provenientes de distintas zonas del país y el desarrollo de la infraestructura en función de proveer de servicios esenciales a la población creciente. (Sánchez. 2009)



Imagen 24. Barco subiendo el Salto de Honda. Thomas S. Boyd, 1899.

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero-2014/codazzi>.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

La navegación a vapor consolidó las relaciones entre los diferentes puertos sobre el Magdalena, en los cuales Honda cumplía un papel de gran importancia; se sumó entonces a una red general de puertos fluviales, los cuales posibilitaban los intercambios comerciales y la organización logística del transporte nacional. Se fortalecieron las conexiones principalmente con dos zonas: el el Alto Magdalena, teniendo en cuenta el auge del cultivo del tabaco, y la

zona de alta montaña hacia el occidente, debido a la prosperidad cafetera. (Sánchez. 2009)

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

La alta capacidad de movimiento de mercancía a causa de la navegación a vapor, requirió la construcción de grandes bodegas de almacenamiento, se dispusieron establecimientos comerciales a manera de bazares y ventas itinerantes a la orilla del Río generando construcciones ligeras y pajizas, restando la categoría e imponencia de las casas españolas localizadas al margen derecho del río Gualí. (Rothlisberg. Citado por Sánchez. 2009). La ciudad en conformación, se encontraba en términos de sus construcciones y ordenamiento urbano, volcada a satisfacer las demandas propias del puerto fluvial.

Huellas actuales en el territorio

En la actualidad se conservan las infraestructuras propias de los desembarcaderos que conformaban el puerto, las bodegas de almacenamiento, y la infraestructura logística asociada a la navegación a vapor. También algunas tipologías de vivienda de comerciantes con zonas de bodegaje y se puede apreciar desde la conformación urbana la expansión hacia los extremos norte y sur en función del establecimiento de Arrancaplumas y Caracolí como los dos nodos principales para el funcionamiento del puerto.

La reconstrucción de las diferentes edificaciones afectadas por el terremoto, permite apreciar aún hoy, los valores propios de la arquitectura colonial en la infraestructura religiosa (Iglesias y conventos) y en las viviendas de la margen derecha del río Gualí.

Industrialización y culturización

Huellas Actuales



Puente Navarro



Estaciones Férreras



Infraestructura Industrial



Puente Andrade



Grandes superficies Industriales



Infraestructura de Logística Industrial

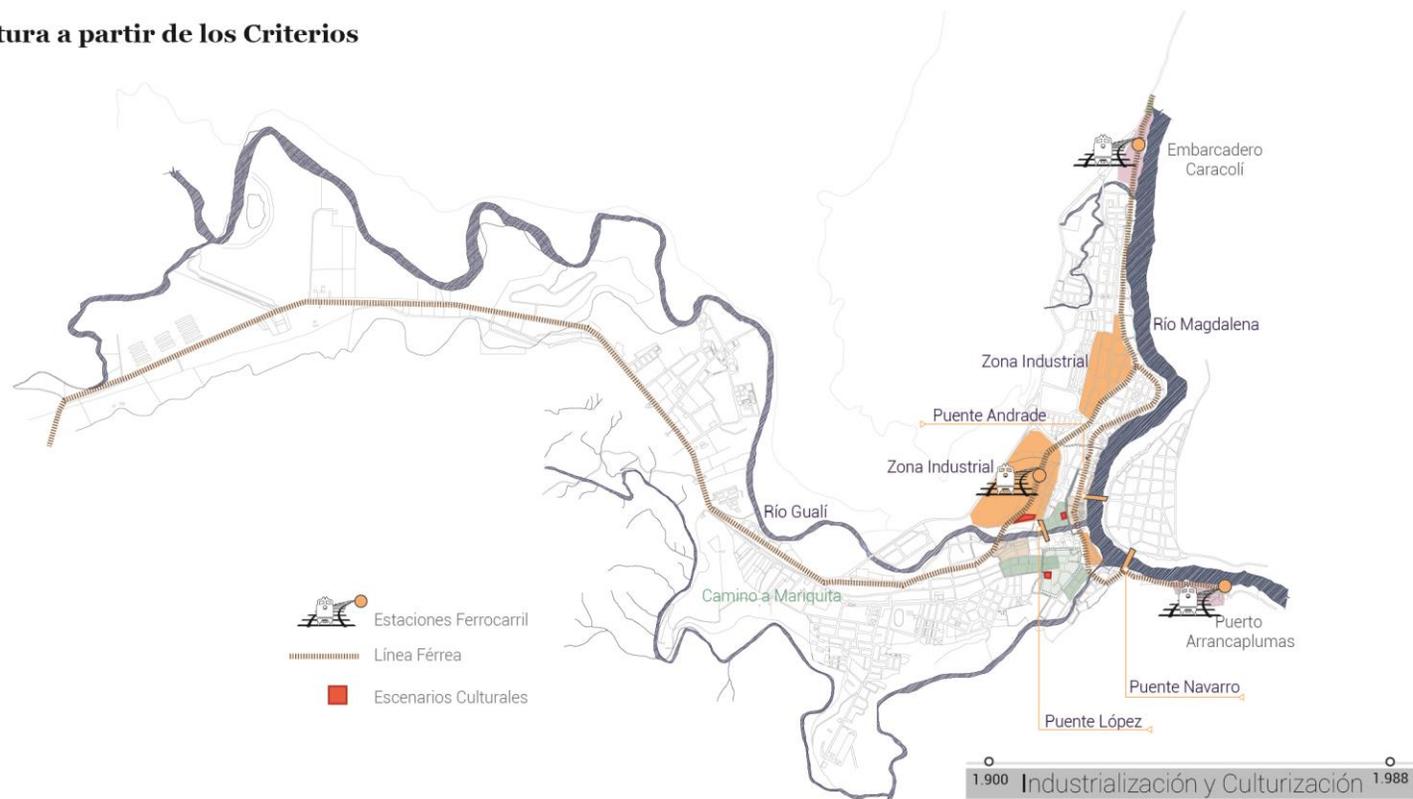


Arquitectura Industrial



Arquitectura Cultural

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 4. Lectura a partir de industrialización y culturización-Honda. Elaboración propia.

La alta producción de tabaco y café consolidados como productos de exportación del país, así como el florecimiento de la navegación a vapor, demandaron la construcción de canales de comunicación entre las zonas productoras y los puertos sobre el Magdalena. Teniendo en cuenta la debilidad de las vías de comunicación terrestres, las líneas ferroviarias representaron una oportunidad para la mejora de la conectividad (Sánchez. 2009).

La potencialidad que tenía el puerto fortalecido por las líneas férreas, sobretodo la línea interna que conectaba a ambos embarcaderos (Caracolí y Arrancaplumas), la producción cafetera y las oportunidades a causa de la cercanía al puerto y a la zona comercial constituida en Honda, significó el establecimiento de diferentes industrias como las trilladoras de café y la cervecería de Honda que posteriormente haría parte de la industria nacional Bavaria (Guzmán- 2002)

- Estructura Natural como Ordenadora del Territorio.

La localización de Honda es de vital importancia para comprender la importancia adquirida por el puerto en la época de la bonanza cafetera, su cercanía con Manizales representó una oportunidad económica que favoreció el establecimiento de diferentes industrias dedicadas a trillar el café cultivado en las altas montañas, para su comercialización y exportación. Se resalta también desde el punto de vista físico, los diferentes afluentes estructurantes de Honda, los cuales se convirtieron en obstáculos insalvables, requiriendo la construcción de diferentes puentes para garantizar la conectividad. Por lo anterior, los puentes se convierten en piezas claves de la infraestructura que dan cuenta de la organización de la ciudad y de la relación de la ciudad con los afluentes hídricos.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

La aparición de las líneas férreas trazó nuevos ejes de crecimiento urbano, propiciando la ocupación dispersa en el territorio y condicionando la ubicación de las industrias; estas últimas se localizaron en lotes disponibles en las periferias de la ciudad y a orillas del Río Magdalena, dando lugar a la conformación de barrios obreros.

La ocupación dispersa en el territorio, ha propiciado un crecimiento urbano expansivo, dando como resultado la conservación de espacios representativos y edificaciones que aunque se encuentran en desuso, conservan valores espaciales propios de diferentes períodos de tiempo. La dispersión de las diferentes industrias, fortaleció este modelo de ocupación expansiva.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

La inserción de las industrias en Honda representó una nueva oportunidad dentro de su auge económico, lo que le permitió ir más allá de centro logístico, acopio de mercancías y nodo de distribución, para convertirse en un complejo integral de transformación de productos y comercialización de los mismos. Teniendo en cuenta las ventajas comparativas de su localización, la explotación de industrias de transformación de productos agrícolas provenientes del Alto Magdalena, de la zona montañosa de Caldas y Quindío e incluso de Antioquia.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

El auge en la producción cafetera requirió comunicaciones efectivas entre Manizales y el puerto de Honda, para lo cual se construyó un cable aéreo que inició su funcionamiento en

1922 conectando a Manizales con Mariquita, mejorando aún más las posibilidades comerciales de Honda con la zona cafetera. (Sánchez. 2009).

La construcción de las líneas férreas fue determinante para articular a Honda dentro de una red de conectividad nacional basada en el ferrocarril, este sistema, implicó la construcción de puentes sobre los ríos Gualí y Quebrada Seca.

La vía construida desde Medellín para la comunicación con Bogotá, requirió de la construcción de un puente sobre el Magdalena que permitiera el paso de vehículos para garantizar la conectividad de Honda como ciudad en consolidación. En 1952 se inauguró el puente con características modernas, para unir dos carreteras existentes, la que desde la capital llegaba a Puerto Bogotá y la que provenía de Medellín. (Sánchez. 2009).

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

La configuración de nuevas actividades como la industria y el transporte férreo, implicó necesariamente la construcción de nuevas infraestructuras; las trilladoras se configuraron como edificaciones de escala media articuladas a la trama urbana del municipio; la vivienda obrera que se extendió ampliando la ocupación de la ciudad; las líneas férreas, estaciones y talleres localizados también en zonas periféricas de la ciudad.

La presencia industrial en Honda atractora de un mayor número de pobladores, el carácter cosmopolita propio de su carácter de puerto, la dinámica financiera, el establecimiento de comerciantes y empresarios en la ciudad, entre otros aspectos, favorecieron la aparición de infraestructura de nuevas actividades asociadas a la cultura, a las actividades de ocio entre las que resaltan los teatros, de comercio

como la plaza de mercado y equipamientos educativos.

Huellas actuales en el territorio

Las huellas propias de este período de tiempo, se mantienen dentro del territorio asociadas a sus edificaciones; las industrias en desuso, las líneas férreas y los teatros sin actividad. Además, se pueden reconocer también los barrios obreros otrora relacionados con las diferentes industrias localizadas en Honda, y se encuentran los puentes sobre los afluentes hídricos que además de garantizar la articulación de las diferentes zonas de la ciudad, estructuran la movilidad, el crecimiento urbano y la localización de los usos comerciales, de servicios y equipamientos.

Debilitamiento industrial y fortalecimiento turístico

Huellas Actuales



Parque acuático Agua Sol y Alegría



Hotel América, Hoy en ruinas

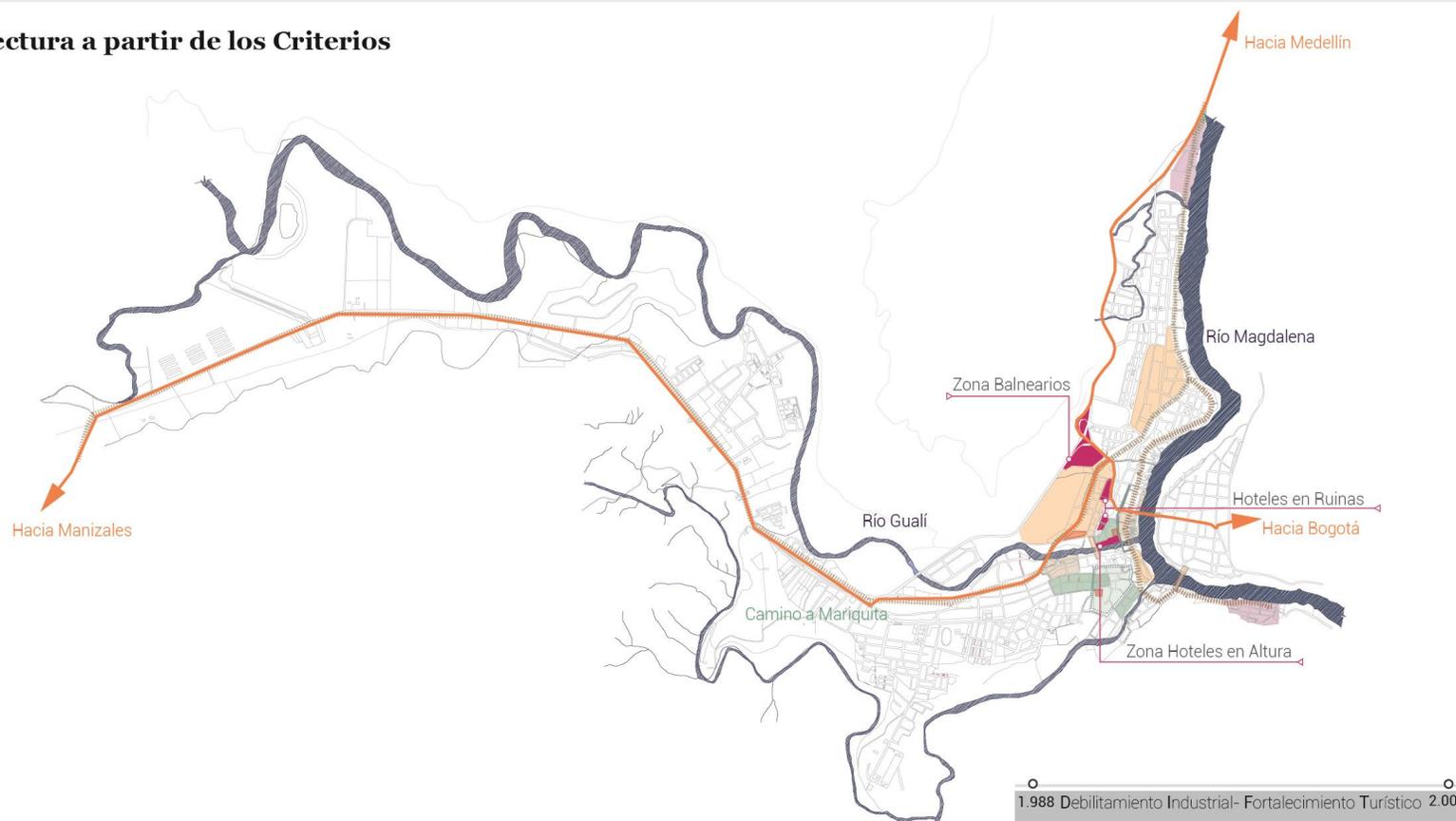


Hotel Ondama, Hoy en ruinas



Hotel La Popa, Cercano a la zona comercial

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 5. Lectura a partir de los criterios en el período de debilitamiento industrial y fortalecimiento turístico-Honda. Elaboración propia.

Las problemáticas para la navegabilidad a causa de las cambiantes e inmanejables condiciones del Río Magdalena, representaron un obstáculo para el intercambio comercial. Fue así como se privilegiaron las líneas férreas como sistema de comunicación territorial al igual que el transporte vehicular, el cual inicia su consolidación con el auge vial desde 1873, propio de la misión emprendida por las diferentes ciudades principales, en búsqueda de un sistema de articulación comercial. (Osorio 2014). La construcción de nuevas vías para comunicar directamente zonas de producción con ciudades intermedias para su distribución a partir de las líneas férreas y las carreteras, al igual que el inicio del transporte aéreo con un gran protagonismo para interconectar ciudades intermedias a partir de la primera mitad del Siglo XX, tomaron fuerza para contribuir al debilitamiento del río Magdalena como arteria principal del comercio nacional y por lo tanto, de sus puertos fluviales asociados. (Sánchez. 2009).

En 1930 inicia la decadencia de los ferrocarriles en Colombia, con la suspensión de las obras del ferrocarril de Tunja, el de Cúcuta, el ferrocarril del Sur y el ferrocarril Troncal de Occidente; esta situación obedeció a una crisis económica mundial a causa de la Segunda Guerra Mundial (Arias. 1989), a lo que se sumaron los conflictos sindicales internos y el período de violencia en Colombia originado en la década del 50, afectando en gran medida la economía nacional. En este panorama contextual desfavorable para las conexiones férreas, terminó desvinculando a Honda de la red de intercambios comerciales, perdiendo su fortaleza como puerto y como nodo estratégico para el transporte férreo.

Por otra parte, el aumento del parque automotor en Colombia, el cual inicia en 1950, alcanzando uno de sus mayores desarrollos en la década del 70 (Ministerio de Transporte-Colombia. 2000), dió lugar al aumento en los recorridos de transporte público y privado a lo largo de las

carreteras nacionales. La conexión entre Medellín y Bogotá posiciona a Honda como un punto intermedio de paso obligado promoviendo el comercio y el turismo asociado a su oferta arquitectónica, cultural y gastronómica.

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

Las condiciones fluctuantes en el nivel del Río y en la composición de su cauce, dieron inicio a un decaimiento de la economía en Honda. El estructurante natural que antes permitiera la consolidación económica como puerto, ahora desvinculaba sus posibilidades dentro de la red estratégica de conexión regional.

No obstante lo anterior, la localización geoestratégica de Honda permite nuevamente oportunidades potenciales desde el punto de vista del turismo, teniendo en cuenta que la ciudad se localiza en medio de las comunicaciones entre Bogotá como capital del país y Medellín, Manizales e Ibagué.

Por otra parte, las condiciones climáticas de la ciudad, la cercanía al río Magdalena y a otras zonas de interés ambiental, le aportan cualidades para el fortalecimiento del turismo en la zona, sobretodo, de visitantes de la capital del país.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

Las vías principales de conectividad regional relacionadas con Honda, determinan la localización de las zonas comerciales, los diferentes hoteles y la ubicación de los bienes y servicios que encuentran sus mayores oportunidades en relación a los diferentes ejes de conexión urbana.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

La afluencia del tránsito vehicular por la ciudad de Honda en medio de los caminos de conexión de ciudades principales, permitió la aparición de diferentes hoteles y hospederías con diferentes vocaciones, incluyendo las posadas de paso para quienes se encontraban en medio del camino y de carácter turístico para los visitantes que aprovecharon las características climáticas y las cualidades arquitectónicas y urbanas de Honda.

El aprovechamiento de la demanda turística es clave para la recomposición de la economía de Honda posterior a la decadencia de la navegación a vapor, las conexiones férreas y por lo tanto, el debilitamiento industrial. El establecimiento de hoteles, museos y espacios públicos, permitirá el fortalecimiento económico en función de los servicios turísticos los cuales se convertirán en la principal fuente de recursos de la ciudad.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

Las conexiones territoriales son claves para este período, en la medida que aportaron las condiciones propicias para la llegada de visitantes de diferentes zonas del país. En este sentido, la conectividad vial fue crucial para garantizar la movilidad vehicular y por tanto, las oportunidades para la ciudad.

Se aprovecharon adelantos técnicos desde la materialidad y el manejo de la topografía y los afluentes hídricos, de forma tal que se extendieron carreteras y se construyeron puentes en función de la economía nacional, que indirectamente fortalecería la localización de Honda como nodo de intersección de caminos.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

La aparición de diversos tipos de Hoteles, propició el apareamiento de diferentes edificaciones, las cuales se realizaron con nuevos avances técnicos componiendo muestras de la arquitectura moderna de varios niveles, estructuras aporricadas y diferentes materialidades de fachada. En este sentido, se han tenido diferentes ofertas en el tiempo, incluyendo balnearios en altura, hoteles tipo parque acuático, hoteles boutique configurados en edificaciones existentes con valores arquitectónicos destacables y posadas que a partir de pequeñas intervenciones espaciales, refuncionalizan diferentes espacios históricos de la ciudad. Es importante destacar que la oferta hotelera se ha diversificado en el tiempo y obedece a la variación en la demanda de turistas y los diferentes programas adelantados por el gobierno nacional en pro del fortalecimiento local de la ciudad. También se resalta la aparición de nuevos espacios para la cultura, orientados a la museografía a partir de la valoración de las condiciones históricas de la ciudad.

Huellas actuales en el territorio

Teniendo en cuenta que este período de tiempo es considerablemente reciente, aún se encuentran los hoteles y los nodos turísticos propios de este período de tiempo. No obstante, algunas de las edificaciones están sin uso y con deficiencias físicas debido a que pertenecieron a grupos y personas al margen de la ley, por lo que su funcionamiento se interrumpió en procesos de extinción de dominio, dando lugar al el estado de ruina en el que hoy se encuentran algunas de estas edificaciones. También resalta la reconfiguración de las zonas comerciales, estas últimas han salido del puerto y la orilla del Río para establecerse junto a las vías principales.

Recomposición de nuevas actividades

Huellas Actuales



Museo del Río Magdalena
Equipamiento



Museo Alfonso Lopez Pumarejo
Equipamiento



Áreas libres de desarrollo
de actividades itinerantes

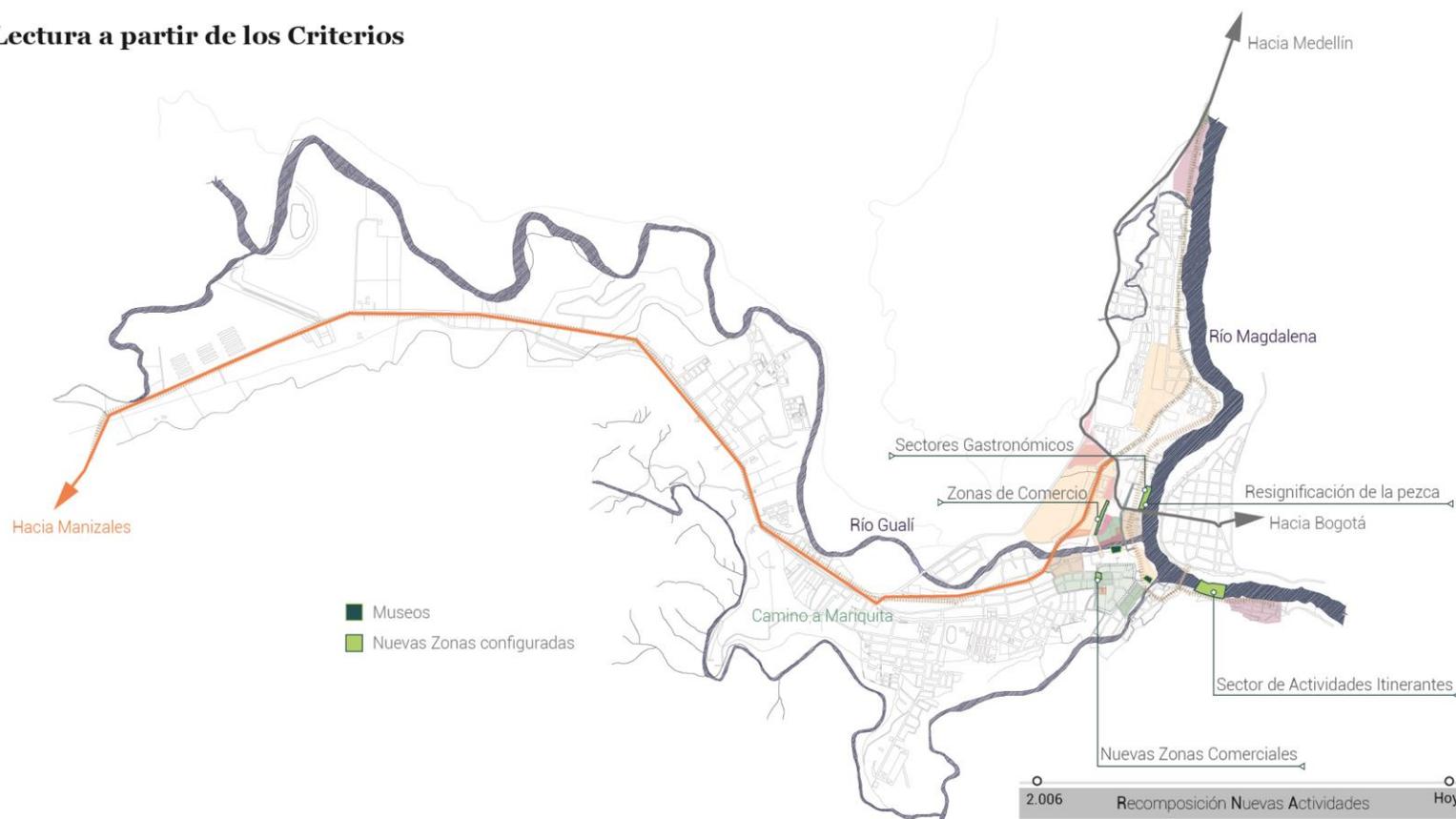


Actividad Pezquera y
ocupación espacial del río



Zona Gastronómica a orillas
del Río Magdalena

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 6. Lectura a partir de los criterios en el período de recomposición de nuevas actividades-Honda. Elaboración propia

En la actualidad, Honda sigue configurándose como una ciudad orientada a la vocación turística, no obstante, la construcción de nuevas vías, transfiriendo los flujos vehiculares de las principales conexiones, han reducido los tránsitos vehiculares. No obstante, los procesos de fortalecimiento turístico adelantados por diferentes dependencias del Gobierno Nacional, han propiciado la afluencia de diferentes visitantes nacionales y extranjeros, apoyados también en diferentes promotores turísticos y culturales de la ciudad. Es así, como se han configurado diferentes actividades, dando lugar a la multiplicidad de usos en función del turismo y la ampliación de la oferta de servicios por parte de la ciudad, influyendo en su composición espacial y en sus dinámicas sociales y urbanas.

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

Las nuevas actividades de la ciudad, han reconfigurado la representatividad del Río en función de la recreación y el turismo; en estas condiciones, algunas actividades culturales se han trasladado a las márgenes del Magdalena, incluyendo un corredor gastronómico en consolidación en la margen izquierda del Río Gualí; en este panorama, la ciudad nuevamente se vuelve al Río, como oportunidad para su fortalecimiento urbano.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

Las nuevas actividades han reconfigurado en gran parte la estructura urbana de la ciudad; algunos ejes viales han tomado importancia por la localización de comercio y/o equipamientos culturales, fortaleciendo la conformación de corredores de actividad múltiple y reordenando la ciudad en función del turismo.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

Teniendo en cuenta el debilitamiento del Río como canal para la comunicación fluvial, la interrupción de las comunicaciones a través del ferrocarril y la salida de la industria de la ciudad (cervecería y trilladoras), el turismo se convierte en la actividad que posibilita la reconfiguración de una base económica para Honda. Por lo anterior, las diferentes actividades emergentes se orientan a la consolidación de la oferta de bienes y servicios de la ciudad, fortaleciendo la capacidad de atracción de nuevos visitantes.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

Las vías de conexión vehicular conforman los ejes articuladores más importantes de la ciudad en función de su fortalecimiento, aunque existen diferentes planes viales que alteran directamente a Honda y sus dinámicas, es importante reconocer la importancia de la conectividad con Medellín, Bogotá y Manizales, para consolidar una red vial que reposicione a Honda como un centro urbano importante para la región.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

Las nuevas actividades se han desarrollado en gran medida a partir de la resignificación y refuncionalización de edificaciones existentes, poniendo en valor sus cualidades espaciales y permitiendo su conservación en el tiempo, no obstante, en la ciudad se encuentran múltiples rastros de la industria, el transporte férreo y marítimo -susceptibles de intervención- los cuales hoy se mantienen como espacios desaprovechados para el fortalecimiento de la ciudad.

La lectura anterior realizada a partir de los criterios propuestos desde la conceptualización de la identidad urbana, permite establecer un hilo conductor en el tiempo que propicia la comprensión de los diferentes fenómenos urbanos actuales de Honda, con el fin de reconocer las diferentes potencialidades subyacentes en el territorio para su aprovechamiento en intervenciones futuras. En este sentido, la definición de los atributos urbanos identitarios, configura la conclusión de la lectura territorial a partir de la identidad y compone el alcance del objetivo principal de la aplicación de la metodología propuesta. A continuación, se presentan las fichas de definición de los atributos urbanos característicos de Honda, las cuales se construyen a partir de los criterios de lectura territorial, en función de los componentes de la identidad urbana: natural, socio-cultural e histórico urbana.

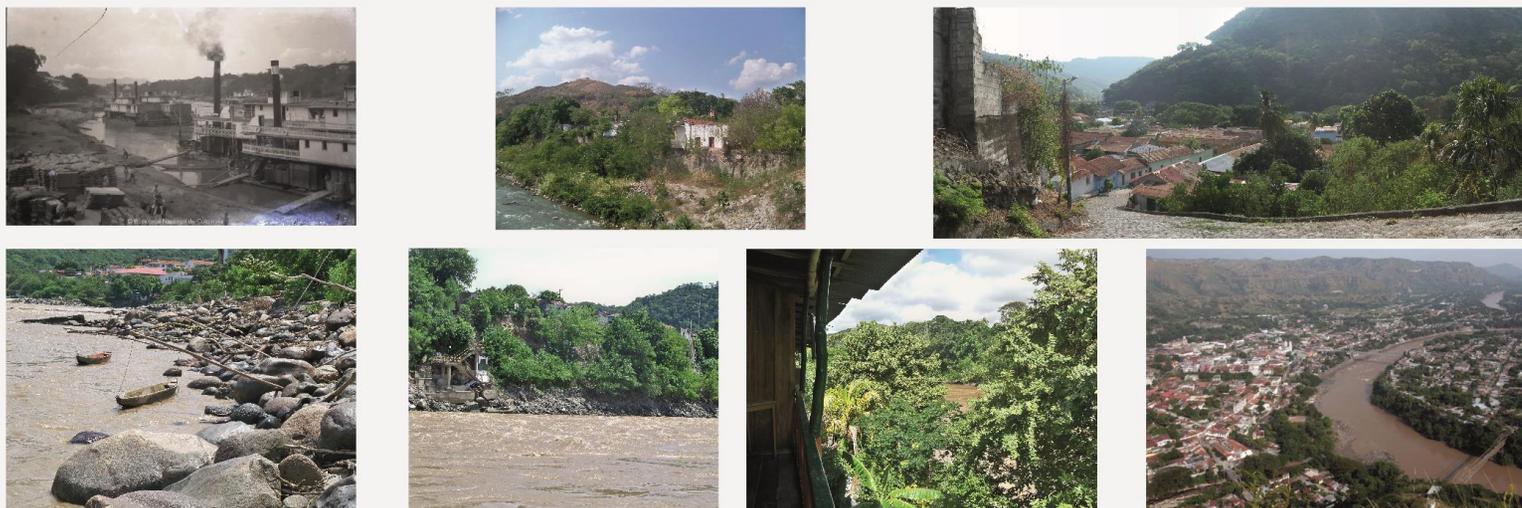
Las fichas por atributo resultantes de la lectura territorial de Honda, permiten comprender las siguientes condiciones:

- La importancia del Magdalena en su configuración espacial, cultural y simbólica.
- La trascendencia de las actividades económicas derivadas de la constitución del puerto y las diferentes industrias.
- Los cambios en las actividades de base económica que han dejado como resultado diferentes infraestructuras en desuso y una situación actual de reconfiguración en función del turismo.
- La dependencia de las conexiones territoriales para el desarrollo de la economía y el crecimiento urbano, conexiones establecidas a través de diversos sistemas de transporte y a lo

largo de diferentes ejes estratégicos de conectividad.

- Las huellas espaciales que permanecen en el territorio, siendo reflejo de los valores propios de las actividades y criterios estéticos de épocas anteriores, componiendo un conjunto de edificaciones de alto valor histórico para la ciudad con altas posibilidades de refuncionalización y articulación a la trama urbana.

Estructura Natural como Ordenadora del Territorio



Dimensiones del Atributo

NATURAL

Los afluentes hídricos han cumplido un papel fundamental como ordenadores urbanos, estableciéndose como canales de comunicación y a la vez, como barreras físicas condicionando la ocupación, las conexiones y la morfología urbana. Desde los diferentes sistemas humanos para hacer frente a las condicionantes propuestas por los Ríos Gualí, Magdalena y Quebrada Seca, se encuentran los puentes, la construcción de algunos diques y el desarrollo de viviendas palafíticas. También se resalta la importancia de la topografía en la composición urbana del territorio, condición que obliga a la ocupación en forma de terracedos y aporta diversidad a las visuales, la conformación morfológica y la lógica de movilidad interna en Honda.

SOCIO - CULTURAL

La relación con los ríos tiene una correspondencia en la vida cotidiana de los pobladores de la ciudad y ha representado la fuente de su economía en los diferentes períodos de la historia. En este orden de ideas, el Magdalena y sus dos afluentes: Gualí y Quebrada Seca, tienen un carácter simbólico de representación colectiva, en el cual la población ve reflejadas sus oportunidades teniendo en cuenta la tradición histórica como puerto fluvial de intercambios, de localización industrial y de potencia comercial. La relación con el río cumple además una función transformadora dando lugar a la construcción colectiva de una cultura anfibia, basada en el aprovechamiento del Río para diferentes renglones de la economía y la representación cultural asociada a diferentes actividades en el Río.

HISTÓRICO URBANO

Desde los procesos de poblamiento indígena de Honda, los afluentes hídricos cumplieron un papel fundamental para el orden urbano. Las posibilidades ofrecidas por los ríos Gualí y Magdalena fueron atractivas para los primeros asentamientos en sus orillas y posteriormente, las actividades en relación con la pesca y el transporte, darían lugar a la localización de actividades estratégicas en estas dos orillas como el comercio y el establecimiento de las viviendas de los pescadores. Para el contexto histórico de Honda, el río Magdalena cumple un papel determinante en la medida que permitió la configuración del puerto, promoviendo diferentes conexiones articulando a Honda con los sistemas Regionales de comercio.

Atributo Urbano Identitario

Honda es una ciudad configurada por sus afluentes hídricos que influyeron en su morfología, su crecimiento urbano, sus actividades características, su conectividad regional y nacional y sus construcciones culturales colectivas. El Río Magdalena y el Río Gualí, representan para la ciudad y sus pobladores, las mayores fuentes de oportunidades económicas y sus principales referentes de representatividad colectiva. El Río es en espacio, cultura y tiempo, el articulador más importante de las relaciones sociales y territoriales de Honda.

Orden Primario de Conformación Espacial para la Comprensión de la Configuración Urbana Actual.



Dimensiones del Atributo

NATURAL

Los afluentes Hídricos y las condiciones topográficas, marcaron los diferentes condicionantes para la configuración urbana. El establecimiento de los embarcaderos, la ocupación de las diferentes laderas, la ubicación de las viviendas de los pescadores en las inmediaciones del río y la localización de las industrias, obedecieron directamente a las oportunidades brindadas por los sistemas naturales estructurantes; a su vez, estas actividades desde sus usos predominantes, marcaron ordenes urbanos de composición que fueron variables en el tiempo, de acuerdo a las diferentes oportunidades económicas con las que contó la ciudad.

SOCIO - CULTURAL

La relación social con la configuración urbana, ha estado marcada por una distinción entre la margen derecha e izquierda del Río Gualí. Esta condición ha hecho diferenciaciones desde el punto de vista económico y también a partir de los usos del suelo, conformando una ciudad bipartida en la que la localización cumplió un papel clave para la organización y determinación de la jerarquía de la sociedad.

Es importante resaltar la particularidad de la configuración urbana, la cual obedece a la búsqueda de diferentes alternativas económicas variables a lo largo del tiempo, en la búsqueda de garantía de calidad de vida para los diferentes pobladores en función de las oportunidades ofrecidas por el puerto, la industria y los ferrocarriles.

HISTÓRICO URBANO

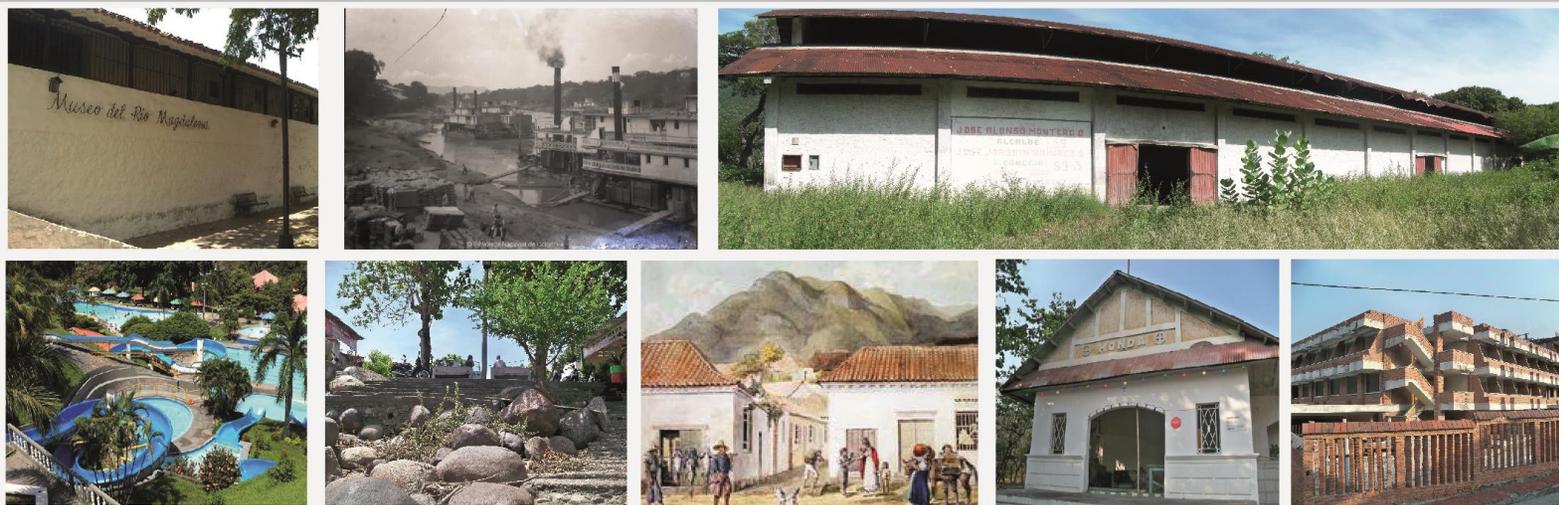
Honda ha tenido diferentes órdenes establecidos para su configuración urbana, variando a lo largo del tiempo en función de los nodos de desarrollo: los puertos, las estaciones ferroviarias, la industria, los ejes de conectividad, entre otros aspectos fundamentales, estructurantes de la dinámica de asentamiento y el modelo de ocupación de la ciudad.

Las variantes en estos estructurantes, han dado lugar a configuraciones morfológicas diversas, orgánicas y con crecimientos espontáneos, que aportan a la ciudad una diversidad en la ocupación y en los usos del suelo.

Atributo Urbano Identitario

Honda tiene una gran diversidad en sus modelos de ocupación a lo largo del tiempo, originando diferentes morfologías y configuraciones urbanas, no obstante, tradicionalmente la ciudad ha estado dividida en dos tramos a ambos lados del Río Gualí, estableciendo diferencias notables entre ambos por sus condiciones naturales, sociales y de infraestructura. Lo anterior, implica necesidades diferenciadas en ambas porciones de la ciudad, las cuales implican consecuentemente una visión diferencial en los procesos de lectura, análisis e intervención.

Vocación Territorial como posibilidad de Diversificación Económica.



Dimensiones del Atributo

NATURAL

La localización estratégica de la ciudad, su inmediatez al río Magdalena y los dos afluentes que la atraviesan (Gualí y Quebrada Seca), han propiciado la aparición de diferentes oportunidades desde el punto de vista económico, favoreciendo la diversidad de actividades. Las condiciones climáticas de la ciudad también han propiciado otras actividades como el turismo, dando pie a la conformación de sistemas productivos entorno a diferentes objetivos, permitiendo que la ciudad se mantenga en el tiempo, a pesar de las diferentes dificultades de su economía variable.

SOCIO - CULTURAL

La diversidad de actividades que ha dado lugar a múltiples vocaciones económicas en el territorio de Honda, ha generado migraciones hacia la ciudad, de pobladores de otras zonas del país en busca de oportunidades laborales. En este sentido, Honda ha sido testigo de una multiplicidad étnica y racial, dando cuenta de un proceso de intercambio cultural, no solo por la presencia de pobladores de diferentes orígenes, sino también por los diferentes visitantes que llegaban al puerto en las embarcaciones a través del Río Magdalena y por las vías férreas desde diferentes zonas del país.

HISTÓRICO URBANO

El paso del tiempo ha sido clave para la determinación de una vocación territorial multifacética. Los cambios en las condiciones navegables del Río, el debilitamiento de las líneas férreas como sistema de comunicación, el fortalecimiento de las vías vehiculares, entre otros aspectos, han favorecido las múltiples bases económicas de este asentamiento. Estos hechos obedecen a diferentes tiempos de desarrollo, propiciando desde sus contextos particulares las diferentes oportunidades para el aprovechamiento de la ubicación, los recursos naturales y los sistemas de transporte.

Atributo Urbano Identitario

La vocación territorial de Honda ha sido variable en función de diferentes oportunidades económicas, esta condición ha propiciado diversas relaciones con el sistema estructurante natural y múltiples reconfiguraciones sociales entorno a nuevos sistemas económicos. En este sentido, Honda es una ciudad con una base económica aún en consolidación, susceptible de ser modificada en el tiempo, teniendo en cuenta el carácter adaptable que han tenido sus pobladores para enfrentar las diversidades a lo largo del tiempo, resignificando en múltiples oportunidades las ventajas comparativas otorgadas por la conectividad, el río Magdalena, el clima y la representatividad regional.

Ficha 9. Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial. Elaboración propia

Conexiones Urbanas para el Fortalecimiento Territorial



Dimensiones del Atributo

NATURAL

El Río Magdalena ha representado el principal canal de comunicación para Honda en sus procesos de relación territorial. El río Gualí por su parte, también fue importante para la conectividad con Mariquita, Fresno, Manizales y armero. No obstante estos afluentes posibilitaron la conectividad fluvial, también marcaron obstáculos en los procesos de crecimiento urbano y conexiones viales y férreas, por lo cual se hizo necesario la construcción de diversos puentes condicionando el desarrollo morfológico de la ciudad.

SOCIO - CULTURAL

Desde el punto de vista sociocultural, el mayor papel de las conexiones físicas, ha sido posibilitar el encuentro entre los pobladores de Honda y los transeúntes que a través del puerto o las líneas férreas y vehiculares llegaban a la ciudad; en este sentido, los encuentros interculturales propiciaron la conformación de un sistema de referencias culturales, reuniendo características propias del Medio Magdalena, de la cultura anfibia y de las expresiones propias de la cultura caribe, que se adentraron en Honda a través del puerto principalmente.

Los diferentes sistemas de transporte fueron un condicionante clave para los modos de vida en Honda, teniendo en cuenta que definieron el emplazamiento de las diferentes actividades entorno a los puertos, las líneas férreas y la infraestructura de bodegaaje, vivienda, comercio, sectores industriales, etc.

HISTÓRICO URBANO

Desde sus orígenes, Honda ha dependido económicamente de las conexiones territoriales establecidas con otras regiones del país y de su carácter de nodo de articulación, hecho configurador de las características relacionadas con los establecimientos industriales y los centros de acopio y distribución que fortalecerían correspondientemente la construcción de nuevas conexiones de diversa índole, garantizando así la comunicación efectiva con el puerto fluvial.

Atributo Urbano Identitario

Honda es un asentamiento conformado y consolidado en el tiempo a partir de su carácter de nodo de encuentro entre conexiones fluviales, férreas y viales. La conectividad con otras zonas del país ha marcado sus posibilidades económicas. Honda es un asentamiento que depende enteramente de sus posibilidades de conexión a través de diferentes canales y sistemas con Bogotá, Medellín y Manizales como ciudades principales y con otros nodos urbanos intermedios de la zona occidental del país.

Diversidad Tipológica Urbano Arquitectónica para su Aprovechamiento



Dimensiones del Atributo

NATURAL

Las condicionantes que marcan las diferencias de pendientes, la cercanía a los afluentes hídricos y las altas temperaturas, han dado lugar a diversas tipologías urbanas y arquitectónicas, desarrollando sistemas de confort térmico, adaptaciones a los desniveles del terreno y dispositivos para el control de inundaciones en las zonas bajas de las edificaciones cercanas a los ríos.

SOCIO - CULTURAL

En las diferentes expresiones arquitectónicas de Honda, pueden reconocerse evidencias físicas de aspectos socioculturales como la posición social y económica, la actividad productiva de la familia propietaria de una vivienda o la destinación del uso planteado originalmente para la edificación.

Los procesos de cambios de actividad han generado abandono en algunas construcciones siendo en algunos casos, objeto de refuncionalización, y en otros se mantienen como espacios abandonados.

Debido a las diversas actividades localizadas en diferentes lugares de la ciudad, las edificaciones se han mantenido en el tiempo, albergando los valores propios de diferentes épocas y funcionando como dispositivos sociales de representatividad que dan cuenta de la construcción histórica y la memoria colectiva de los pobladores.

HISTÓRICO URBANO

Al originarse desde antes de la colonia como un núcleo de asentamientos de población indígena, Honda tiene una historia extensa que ha implicado su permanencia durante diversos períodos de tiempo; estos traen consigo diferentes características de necesidades funcionales y expresiones estéticas que se reflejan en la arquitectura. Los diferentes procesos de diversificación de la economía, han producido cambios constantes en la localización de las actividades en el territorio, por lo cual las infraestructuras en desuso de han mantenido en pie.

Atributo Urbano Identitario

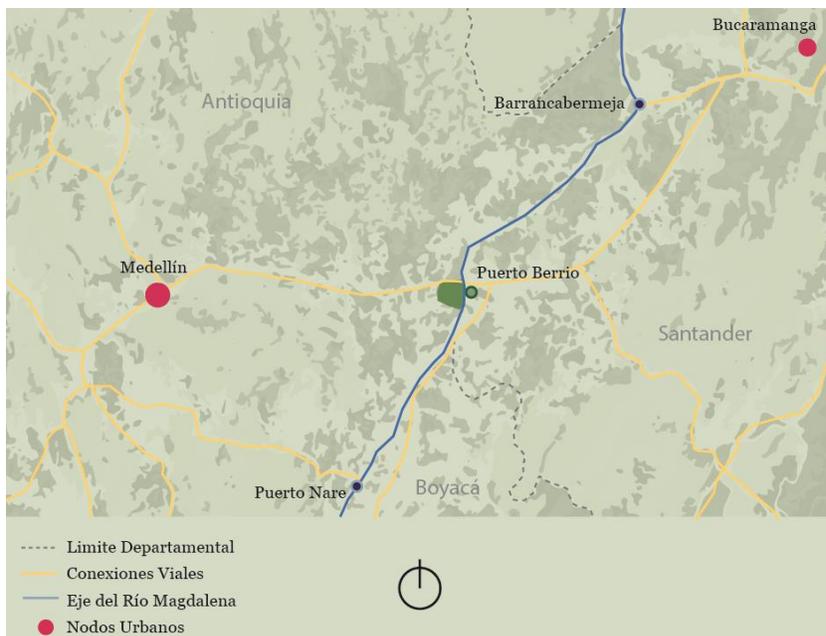
Las diferentes actividades económicas a través de la historia de Honda, han dado lugar a diferentes tipologías arquitectónicas y morfologías urbanas, cada una atendiendo a las condiciones específicas de espacialidad, tecnología de materiales y localización, condicionadas por las actividades. Lo anterior, ha generado una diversidad de tipologías espaciales presentes en el territorio. Esta característica ha sido posible teniendo en cuenta que la disponibilidad de suelo ha permitido un traslado constante de las actividades en la ciudad, manteniendo en pie las diferentes infraestructuras industriales, de transporte, de bodegaje, viviendas suntuarias, de pescadores, etc. Estas edificaciones y tramas urbanas representan oportunidades claves de aprovechamiento, pero requieren de una lectura específica para el reconocimiento de sus diferentes valores desde las espacialidades que propician.

Ficha 11. Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial. Elaboración propia

3.2.2. Puerto Berrío.

Puerto Berrío es un municipio del departamento de Antioquia, localizado sobre la orilla izquierda del Río Magdalena. Este asentamiento guarda una estrecha relación con la ciudad de Medellín, con la cual conservó una estrecha relación histórica, teniendo en cuenta que Puerto Berrío representaba su posibilidad de conexión con el Río y marcó en gran medida las posibilidades de crecimiento urbano y desarrollo industrial de Medellín.

Su importancia dentro del proceso de desarrollo industrial de la capital antioqueña, lo sitúa como un nodo estratégico que se relacionaría estrechamente también con Barrancabermeja, Puerto Nare y Puerto Triunfo teniendo como eje de articulación el Río Magdalena.

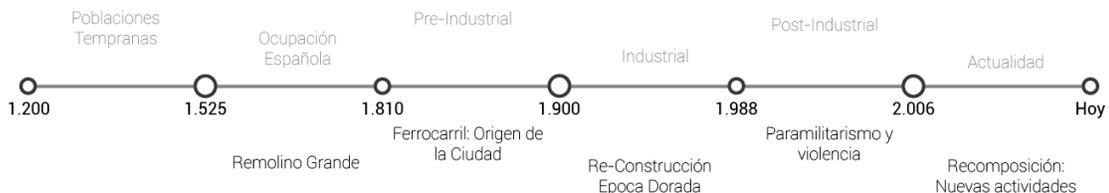


Mapa 15. Localización Puerto Berrío. Elaboración propia a partir de Google Earth.

Puerto Berrío tiene una población de 46.883 habitantes, de los cuales, 42.084 se asientan en zona urbana y solo 4.799 en zona rural, teniendo como población predominante, la asentada en la zona urbana del municipio. (Indicadores del Municipio- 2006)

Puerto Berrío, se da a partir de la línea general propuesta para el corredor del Magdalena en el capítulo 1, contextualizándola a Puerto Berrío. En este orden de ideas, se establece la siguiente línea de tiempo:

Tal como se propuso en el numeral 3.2.1. para Honda, la definición de los períodos de tiempo para la lectura a partir de los criterios en



Remolino Grande.

Huellas Actuales

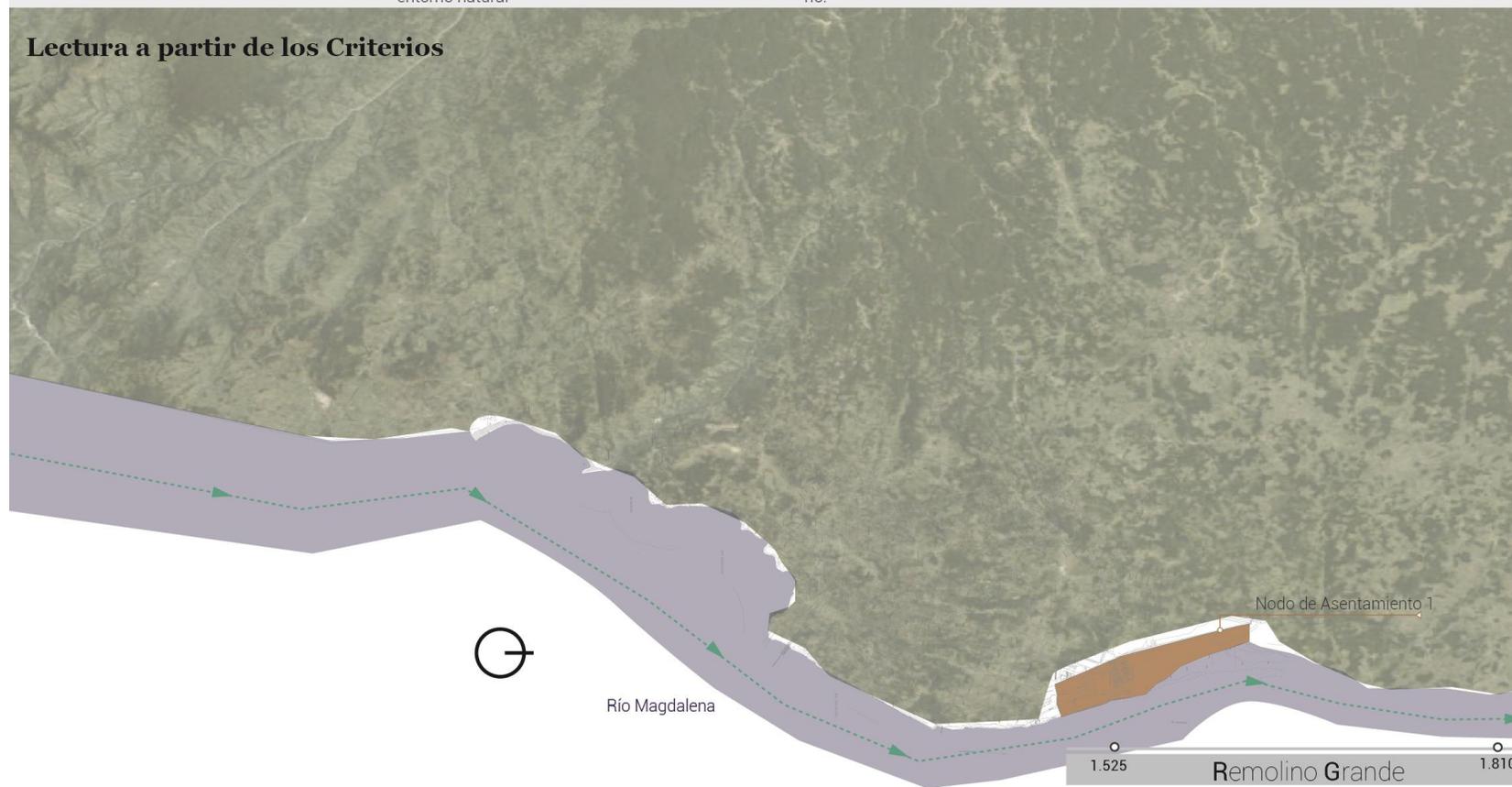


Características ambientales del entorno natural



Barrios de pescadores a orillas del río.

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 12. Lectura a partir de los criterios en el período de Remolino Grande-Puerto Berrío. Elaboración propia

Los primitivos habitantes de la región que hoy comprende el municipio de Puerto Berrío, fueron los indios Tahamíes, quienes habitaban la zona comprendida entre los ríos Porce y Magdalena. Esta zona no fue altamente poblada, debido a las condiciones desfavorables presentadas por la selva y características de este tramo del Río.

Donde hoy se localiza el municipio de Puerto Berrío, se encontraba el sitio conocido como Remolino Grande, el cual constituía un paraje en una zona selvática sin ningún asentamiento urbano establecido. Se describe como “una lagunosa y selvática comarca, carente de vías de acceso a Medellín”. (Morales, 1973 [22])

El acceso a este sitio solo era posible a partir del Río; aún cuando no existía ningún asentamiento definido, se hallaba hacia el final de este período (cercano a 1810), un pequeño poblado en el cual se desarrollaba el comercio y se practicaba la pesca, ambas actividades en aprovechamiento de las condiciones del Río.

La lectura territorial a partir de los criterios aplicados a Remolino Grande, se presentan a continuación:

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

La estructura natural es indispensable para la lectura territorial en este período de tiempo, teniendo en cuenta que debido a las condiciones selváticas de la zona, la conectividad solo era posible a través del Río; las condiciones de salubridad no favorecieron el asentamiento humano y por lo tanto, se encontraba a orillas del Magdalena una zona de altas oportunidades sin ninguna ocupación, lo cual favorecería futuras acciones sobre este territorio.

Durante este período funcionó en Remolino Grande un pequeño puerto fluvial con un muelle improvisado, construido por los

habitantes del lugar. Por la riqueza de sus bosques y la profundidad de sus aguas este lugar funcionó como puerto obligado del leñateo. (Bonilla 1994)

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

El pequeño poblado que se asentaba según las descripciones de algunos viajeros de la colonia y los primeros años de la república, no contaba con una organización urbana específica; lo anterior teniendo en cuenta que no hacía parte del sistema urbano de colonización española.

La localización del poblado, se encontraba condicionada por el Río Magdalena, a partir de él se daba la comunicación y se posibilitaban las actividades económicas.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

Las actividades desarrolladas por los pocos pobladores, se limitaron a la pesca y a la comercialización de la madera y los productos que podían extraerse de la selvática zona. La actividad comercial se veía potenciada por el paso de las diferentes embarcaciones por el Río, de esta forma se iniciaría la consolidación de este sitio como un punto importante dentro del corredor de navegación.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

La falta de conectividad con Medellín, asentamiento urbano principal de la zona, desvinculaba a Remolino Grande de todas las posibilidades de pertenecer a un sistema de conectividad que propiciara su vinculación territorial con otros asentamientos; por lo anterior, su principal eje de comunicación desde entonces, sería el Río Magdalena como oportunidad de conectividad a escala nacional.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

Las edificaciones del período histórico de Remolino Grande, correspondieron a viviendas con poca calidad técnica y sin una organización urbana específica que no fuera el aprovechamiento del Río. Sin embargo, la localización contigua al Río para su aprovechamiento económico desde el comercio y la pesca, serían potenciales aprovechados en el futuro para promover el desarrollo de Puerto Berrío.

Huellas actuales en el territorio

Actualmente en Puerto Berrío, donde antiguamente se localizaba el pequeño poblado de Remolino Grande, se sitúa el barrio Puerto Colombia, el cual corresponde predominantemente al asentamiento de pescadores.

Por otra parte, se resalta también desde el punto de vista físico, las condiciones del entorno natural aún dan cuenta de las características propias de Remolino Grande, teniendo en cuenta que Puerto Berrío se rodea de zonas con espesa vegetación, además de estar afectado en algunas zonas por las crecientes del Río, las cuales se anegan en algunos períodos del año.

Ferrocarril: Origen de la ciudad.

Huellas Actuales



Se conservan algunas edificaciones propias de este periodo



La actividad ganadera en las inmediaciones de las vías férreas



Actividad comercial en las inmediaciones del puerto

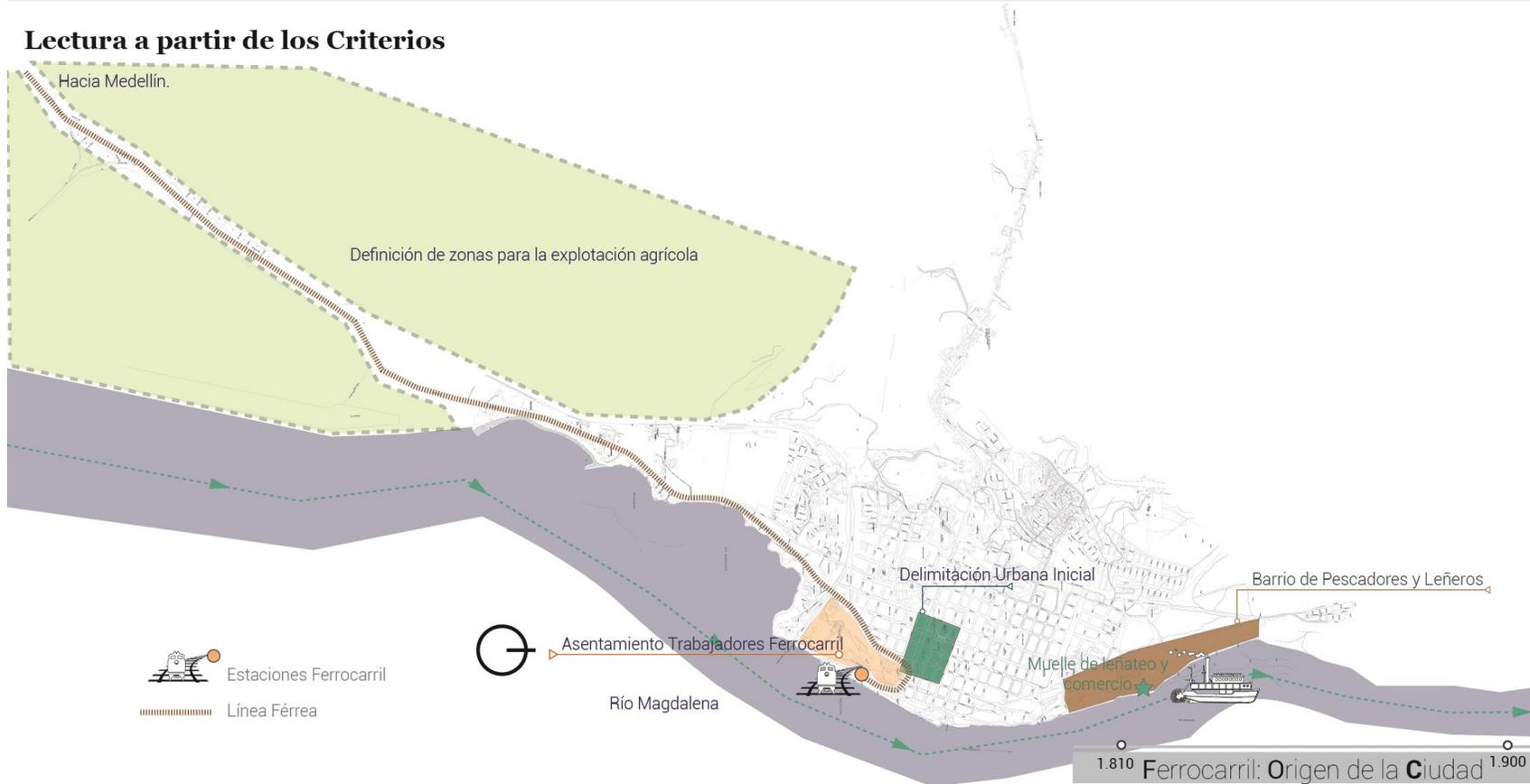


Las líneas férreas se conservan casi en su totalidad



Actividades propias de la pesca en las zona cercanas al río

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 13. Lectura a partir de los criterios en el período de Ferrocarril: el origen de la ciudad-Puerto Berrío. Elaboración propia.

Aún con las deficientes cualidades ambientales para la habitabilidad de la zona, se identificó una oportunidad para establecer un puerto de salida al Magdalena para Antioquia; con miras en ello, el 22 de septiembre de 1873, fue levantado el plano de la fracción de Puerto Berrío por parte de Ricardo Giraldo. Se dividió el pueblo en 12 manzanas y cada una en 8 solares. De las manzanas una se destinó para bodegas y otra para la plaza y una para edificios y oficinas públicas, las demás se repartieron entre personajes de gran importancia residentes en Medellín. (Alcaraz, 1959)

En 1875 se dispuso la apertura de un camino que comunicara a Medellín con el Magdalena y sus oportunidades de navegabilidad. Se estableció que el medio de comunicación sería una vía férrea y fue así como se inició el poblamiento del hoy municipio de Puerto Berrío, por parte de los obreros que participaban en la construcción de la vía férrea de conexión. En el barrio La Milla, inició el poblamiento a partir de la instalación de los primeros rieles. (Ocampo. 2004)

En este contexto, la lectura territorial a partir de los criterios de identidad permite establecer el siguiente análisis:

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

Las condiciones naturales del contexto selvático, continuaban siendo un problema para establecer un asentamiento urbano, los desbordamientos del Río, la presencia de animales salvajes en la zona y el clima con alta humedad, hicieron difícil el proceso de construcción de la línea férrea y condicionaron la delimitación inicial de la fracción, la cual se realizaría con un retiro al Río, evitando las problemáticas de anegación.

No obstante lo anterior, el barrio de pescadores seguía situándose en su zona

original, aprovechando económicamente las nuevas posibilidades que ofrecían los nuevos pobladores.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

La definición inicial de la trama urbana en manzanas ortogonales, marcaría el futuro desarrollo de la “ciudad formal”. A partir de ella se expandiría guardando el orden urbano propuesto. Sin embargo, la permanencia del hoy llamado Barrio Puerto Colombia, zona de asentamiento de pescadores, marcaría otro nodo de desarrollo con diferentes características ambientales y sociales, las cuales darían lugar a las diferencias urbanas que se aprecian en Puerto Berrío entre la ciudad definida dentro de la trama ortogonal y el resto del asentamiento.



Imagen 24. Imagen del primer asentamiento en Puerto Berrío. Sin Autor ni fecha.

La ubicación de la zona destinada para los trabajadores del ferrocarril, definió la ubicación de lo que son hoy los barrios de mayor categoría; lo anterior, obedece a que las líneas férreas, así como las zonas de vivienda de sus trabajadores, se localizaron en los terrenos menos inundables.

Se resalta también la importancia de la explotación del suelo, para la composición de los diferentes corregimientos, los cuales en conjunto con el casco urbano componen el sistema de ocupación del municipio. Con el fin de atraer a la población hacia Puerto Berrío,

una zona con características naturales desfavorables para la habitabilidad, pero requerida de pobladores para el sostenimiento de las obras asociadas a la construcción del ferrocarril, se inició un programa de sesión de lotes baldíos para su aprovechamiento agrícola. De esta forma se conformaron concentraciones de población a lo largo de las vías férreas que serían después los corregimientos del municipio: Sofía, Providencia, San José del Nus, Caracolí, Virginias, Cabañas, Cristalinas, Malena y Grecia.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

Además de la pesca y el comercio que ya se instauraban como actividades propias del asentamiento urbano, las actividades asociadas a la construcción del ferrocarril se insertaron como protagonistas dentro de la economía local; el empleo para los diferentes obreros a cargo de la instalación de las líneas férreas, definió el renglón principal de la economía en este período.

Sumado a lo anterior, el programa de sesión de lotes baldíos para su aprovechamiento agrícola mencionado en el criterio anterior, permitió que en los diferentes nodos de población a lo largo de las líneas férreas, se desarrollara una economía agropecuaria que buscaba la comercialización de sus productos; y a su vez, grandes haciendas dedicadas a la ganadería. (Bonilla, 1994)

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

La construcción de la línea férrea para establecer la conexión con la ciudad de Medellín, marcaría la posibilidad de acceso directo al Magdalena y por tanto, convertiría a Puerto Berrío en un nodo estratégico de relaciones territoriales. En este sentido, ferrocarril representó una oportunidad de

vinculación a las dinámicas urbanas de Medellín.

Por otra parte, el inicio de consolidación del puerto a través de la navegación por el Magdalena, permitió establecer conexiones hacia el norte y sur del país.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

Las edificaciones erigidas durante este período de tiempo, se vieron afectadas en 1925 por un incendio en el cual se terminaría perdiendo la mayoría del asentamiento; en este sentido, no se conservan tipologías ni edificaciones de alta relevancia.

Desde el punto de vista urbano, la construcción del ferrocarril marcaría en gran medida el desarrollo de la arquitectura y la infraestructura de la zona, por lo cual, se establece como un eje ordenador del crecimiento urbano y como un sistema de conexión propiciando la conformación de los centros poblados, los cuales son hoy los corregimientos de Puerto Berrío.

Huellas actuales en el territorio

Actualmente en Puerto Berrío, pueden reconocerse las líneas férreas del tren, las cuales se conservan en casi su totalidad, dando cuenta de la importancia de este sistema de comunicación para el municipio. Por otra parte, la conformación urbana en manzanas corresponde a la expansión del trazado original propuesto, dando cuenta del primer orden urbano establecido que hoy mantiene sus huellas en el territorio. La localización de los barrios de los pescadores y la conformación predial para la explotación de tierras a lo largo de las líneas férreas, dan cuenta de los diferentes factores, propios de este período de tiempo.

Re-Construcción, Época Dorada.

Huellas Actuales



Sistemas de mitigación de inundaciones



Sistemas de transporte fluvial de carga y pasajeros



Arquitectura moderna reflejada en edificaciones de servicios y uso público

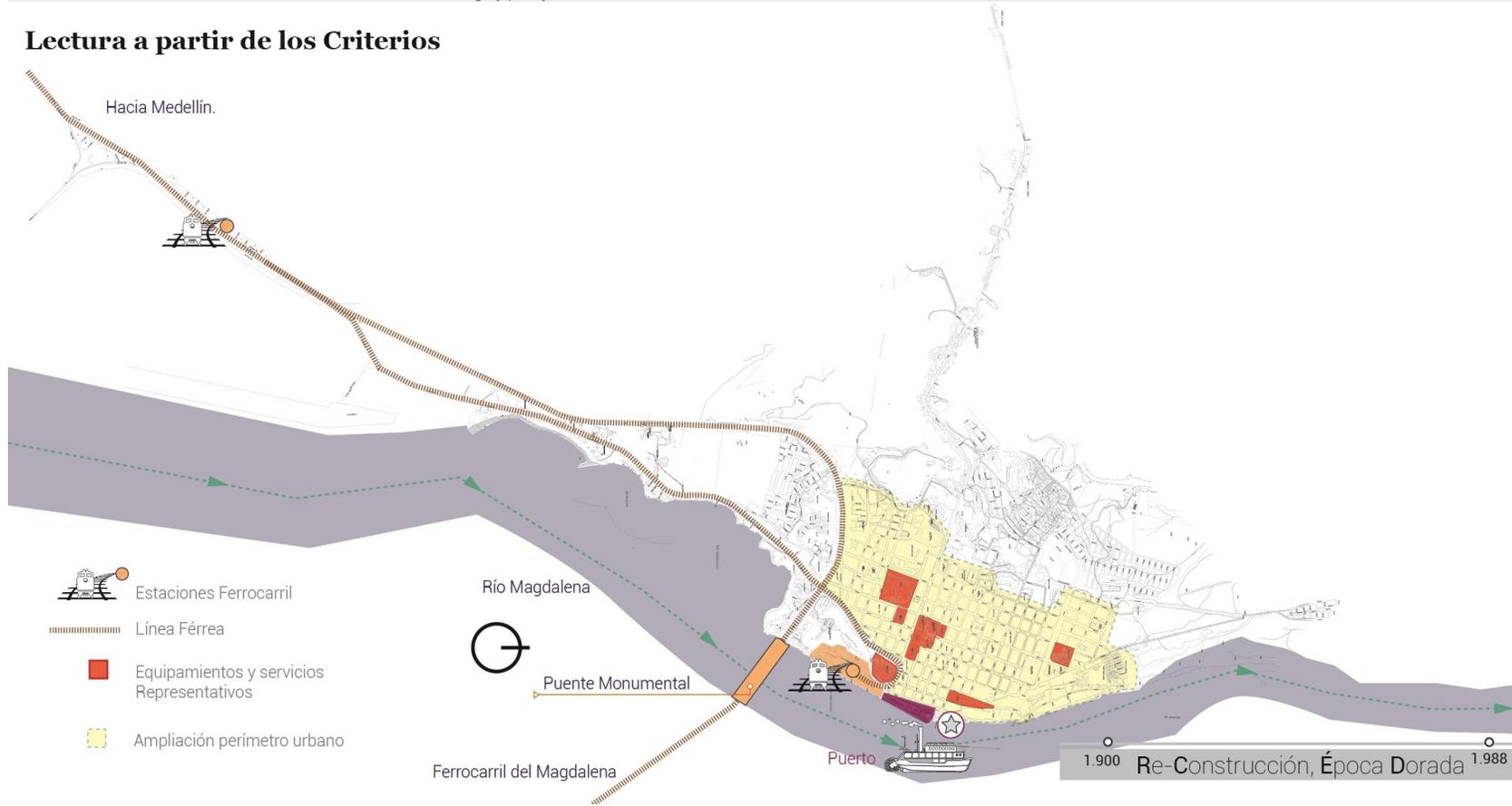


Infraestructura logística Bodegas, puerto y sistema férreo



Equipamientos ordenadores y estructuradores

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 14. Lectura a partir de los criterios en el período de Re Construcción. Época dorada-Puerto Berrío. Elaboración propia.

La reconstrucción de Puerto Berrío se hizo necesaria por dos factores, el primero se dio en 1916 cuando una creciente del Magdalena convirtió la población en un terreno completamente cenagoso, se construyeron entonces costosos rellenos donde se levanta actualmente la población. (Editorial Carpel, 1973) Por otra parte, el 15 de enero de 1925, un incendio consumió por completo a la ciudad, por lo cual se adelantó su reconstrucción con especificaciones urbanísticas propias de una ciudad moderna. (Morales 1973)

Sumado al Ferrocarril de Antioquia, se adelantó la construcción del Ferrocarril del Magdalena, permitiendo una conexión a escala nacional con una extensión hacia el sur (La Dorada) y hacia el norte (Santa Marta) (Arbeláez, 1959). Por otra parte, la consolidación de la navegación a vapor, sería clave para posibilitar este período de florecimiento económico para Puerto Berrío.

Para este período histórico, la lectura territorial a partir de los criterios, se realiza de la siguiente manera:

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

El Río marcaría trascendentalmente este período en dos vías: la primera, teniendo en cuenta sus variaciones de nivel las cuales terminaron obligando a la construcción de llenos para evitar las inundaciones; y la segunda, la consolidación del puerto favorecida por la navegación a vapor se posibilita por la presencia de zonas de gran profundidad del Río Magdalena en su paso por Berrío, permitiendo las diferentes funciones técnicas propias de la navegabilidad.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

La nueva propuesta para la ciudad en conformación, parte de la trama ortogonal establecida para el poblado inicial, pero al tener características modernas y gozar de la afluencia de capitales propios del movimiento de mercancía a través del Río y el ferrocarril, se establecen diferentes equipamientos para complementar el funcionamiento del puerto y garantizarían la calidad de vida para los pobladores de Puerto Berrío, el cual dadas las buenas condiciones de su economía había atraído a pobladores, antes habitantes de Medellín con alto poder adquisitivo.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

Además de las actividades asociadas a la comercialización y distribución de productos a través del puerto y el ferrocarril, se dio un amplio avance en el desarrollo industrial de Puerto Berrío y en la oferta de servicios, se localizaron agencias de transporte fluvial para recibir y embarcar cargamentos, existieron también muchos “cocheros”, encargados del transporte interno de mercancías en vehículos de tracción animal, teniendo en cuenta la falta de vehículos motorizados. Se desarrolló también una empresa de cementos, la cual se localizó en el municipio de Puerto Nare, pero que tuvo una especial relación con el municipio de Puerto Berrío, por su oferta de equipamientos y servicios, los cuales aportaban mejor calidad de vida a los diferentes trabajadores empleados por dicha industria. Por otra parte, la empresa de energía de Puerto Berrío, cumplió un importante papel dentro de la consolidación económica de la ciudad en este período de tiempo. (Arbeláez, 1959)

El turismo representó un renglón importante para Puerto Berrío, teniendo en cuenta que en este puerto embarcaban diferentes turistas provenientes de Medellín y otras regiones de Antioquia, quienes se movilizaban a través de transporte férreo hacia la costa Atlántica. (Arbeláez, 1959)

En general, el carácter de “zona de paso”, hizo que las actividades de la mayoría de su población se orientara al tránsito comercial, lo que generó problemáticas para el desarrollo al impulso de una economía autónoma local (Bonilla, 1994)

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

En Puerto Berrío se encuentra el punto exacto de cruce de la red de ferrocarriles nacionales, de trenes de carga y pasajeros, conectando hacia Bogotá y hacia Medellín, el Ferrocarril del Magdalena y la conexión vial del Carare, que comunica los departamentos de Santander, Boyacá y Antioquia. (Arbeláez, 1959) En este panorama, Puerto Berrío se establece como un nodo de conexiones que permitió su florecimiento económico y garantizó la posibilidad de desarrollar la mayor parte de sus actividades de base económica asociadas al transporte. Las posibilidades de interconexión a partir de las líneas férreas y el eje fluvial del Magdalena, definieron en gran medida las condiciones económicas propias para el crecimiento de la ciudad.

Uno de los elementos más importantes de este período, fue la construcción del Puente Monumental, la cual aportó en gran medida para garantizar la conectividad del municipio con la margen derecha del Río Magdalena.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

Durante este período se construyeron múltiples equipamientos como el hospital, el cementerio, colegios, entre otras edificaciones que en compañía de los diferentes edificios de servicios aportarían a Puerto Berrío un carácter de ciudad. La mayoría de las construcciones propias de este período tiene características modernas, relacionadas además con la arquitectura republicana, guardando una especial relación con la arquitectura de Medellín, ciudad capital con la que guardaba estrecha relación.

Cabe destacar también, la infraestructura desarrollada para garantizar el funcionamiento del puerto intermodal que reunía diferentes sistemas y líneas de transporte; en este sentido, la arquitectura de bodega y logística, los hoteles y residencias, las bodegas de almacenamiento y las zonas comerciales, corresponden a elementos claves de las diferentes condiciones espaciales de las edificaciones de este período.

Huellas actuales en el territorio

Las condiciones urbanas propias de este período de tiempo, desde la arquitectura y la conformación urbana, permanecen en gran medida en el territorio dando cuenta del gran esplendor del municipio para la época. El diseño urbano, la disposición de espacios públicos, la diversidad de equipamientos, el trazado, las secciones viales y la calidad en las diferentes edificaciones, dan cuenta de un período dorado para el desarrollo del municipio, al cual se debe su mayor crecimiento urbano y poblacional.

Paramilitarismo y Violencia.

Huellas Actuales



Barrios informales propios de ocupaciones por desplazamientos



Construcciones para el funcionamiento policial y militar.



Expresiones culturales propias de la comunidad en el cementerio

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 15. Lectura a partir de los criterios en el período de paramilitarismo y violencia-Puerto Berrío. Elaboración propia.

El proceso de violencia en Puerto Berrío en la década del 80, está íntimamente relacionado con la intensificación de las acciones de las fuerzas militares en la región, la radicalización de la guerrilla y el accionar de los grupos paramilitares. (Bonilla, 1994)

Además de las luchas bipartidistas y de los sometimientos y desmanes para el control de las diferentes sublevaciones que respaldaban los sindicatos de obreros, en Puerto Berrío el narcotráfico penetró en la vida económica, social, política y militar. Con ello produjo un relevo y una recomposición en el sector ganadero. Se fortaleció así la cúpula social de la localidad y se reforzaron las relaciones autoritarias de la sociedad latifundista. (Bonilla, 1994[170])

Las amenazas y conflictos de la violencia en la región, se sumaron a las crisis económicas producto de la suspensión del sistema férreo de comunicaciones y al decaimiento de la navegación fluvial, lo cual situaba a Puerto Berrío en una condición de vulnerabilidad.

A partir de los criterios puede hacerse la siguiente lectura:

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

Las condiciones del entorno natural condicionaron la accesibilidad a la zona, conformando una característica favorable para la conformación de grupos al margen de la ley, de igual forma, la cercanía con el Río y las posibilidades de navegación en embarcaciones de mediana capacidad, favorecieron las conexiones entre diferentes nodos de poder de control político y social, de carácter legal e ilegal.

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

Las diferentes expresiones violentas afectaban directamente a la comunidad se dieron con mayor intensidad en las áreas rurales, generando consecuentemente múltiples desplazamientos a la zona urbana, dando lugar a los asentamientos informales concentrados hacia el occidente del municipio, estos dan cuenta de su acelerado crecimiento en esta época, de carácter espontáneo, dando lugar a porciones de la ciudad altamente pobladas, sin la garantía de equipamientos y servicios para la consolidación urbana de estas zonas. 101

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

Las actividades económicas se vieron altamente debilitadas por la interrupción en las cargas y movimiento de mercancías y por la terminación de los dos sistemas de transporte que garantizaban la base comercial de Puerto Berrío: las líneas férreas y la navegación a vapor. Lo anterior, sumado a la crisis general del país a causa de la violencia, conformó un panorama general de debilitamiento económico para el municipio.

Por lo anterior, la ganadería toma fuerza para garantizar la actividad económica permitiendo el bienestar de la población. No obstante, esta actividad se vio altamente permeada por los grupos paramilitares y otros poderes armados, condicionando a partir de aquel momento el desarrollo de la explotación de suelos en la región.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

La pérdida de las condiciones de conectividad del municipio, es clave para explicar las problemáticas propias del debilitamiento económico y el fortalecimiento de la violencia, en este sentido, se resalta la comunicación por

vía terrestre con Medellín, aunque bien no garantiza el alto flujo de mercancías antes propiciado por el ferrocarril, permite mantener una relación territorial con Puerto Berrío, manteniendo el asentamiento ribereño dentro del panorama de nodos urbanos estratégicos para la región.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

Las condiciones espaciales propiciadas por el período de violencia, se asocian principalmente con la inserción de los diferentes centros de control, que refuncionalizan edificaciones existentes para el funcionamiento de las sedes de las fuerzas de control policial y militar.

Durante este período, no se cuenta con avances significativos desde el punto de vista urbano y tipológico, teniendo en cuenta la falta de condiciones económicas que garantizaran el adecuado desarrollo y crecimiento de la ciudad. Por el contrario, se presentó un crecimiento acelerado del asentamiento, a través de barrios informales sin ningún tipo de servicios complementarios.

Huellas actuales en el territorio

Las principales huellas de este período, se encuentran asociadas a la permanencia actual de los diferentes centros de control en el municipio, sumandos a los asentamientos informales propios del desplazamiento, consolidados hoy como barrios permanentes.

Por otra parte, para la población tienen vital importancia las huellas de las manifestaciones sociales en contra de la violencia, que hacen parte de la construcción colectiva y de las cuales se presentan evidencias en el cementerio y en algunos espacios públicos del municipio.

Recomposición: nuevas actividades.

Huellas Actuales



Transporte de origen social aprovechando las líneas férreas



Aprovechamiento de la cultura gastronómica-Conformación de corredor

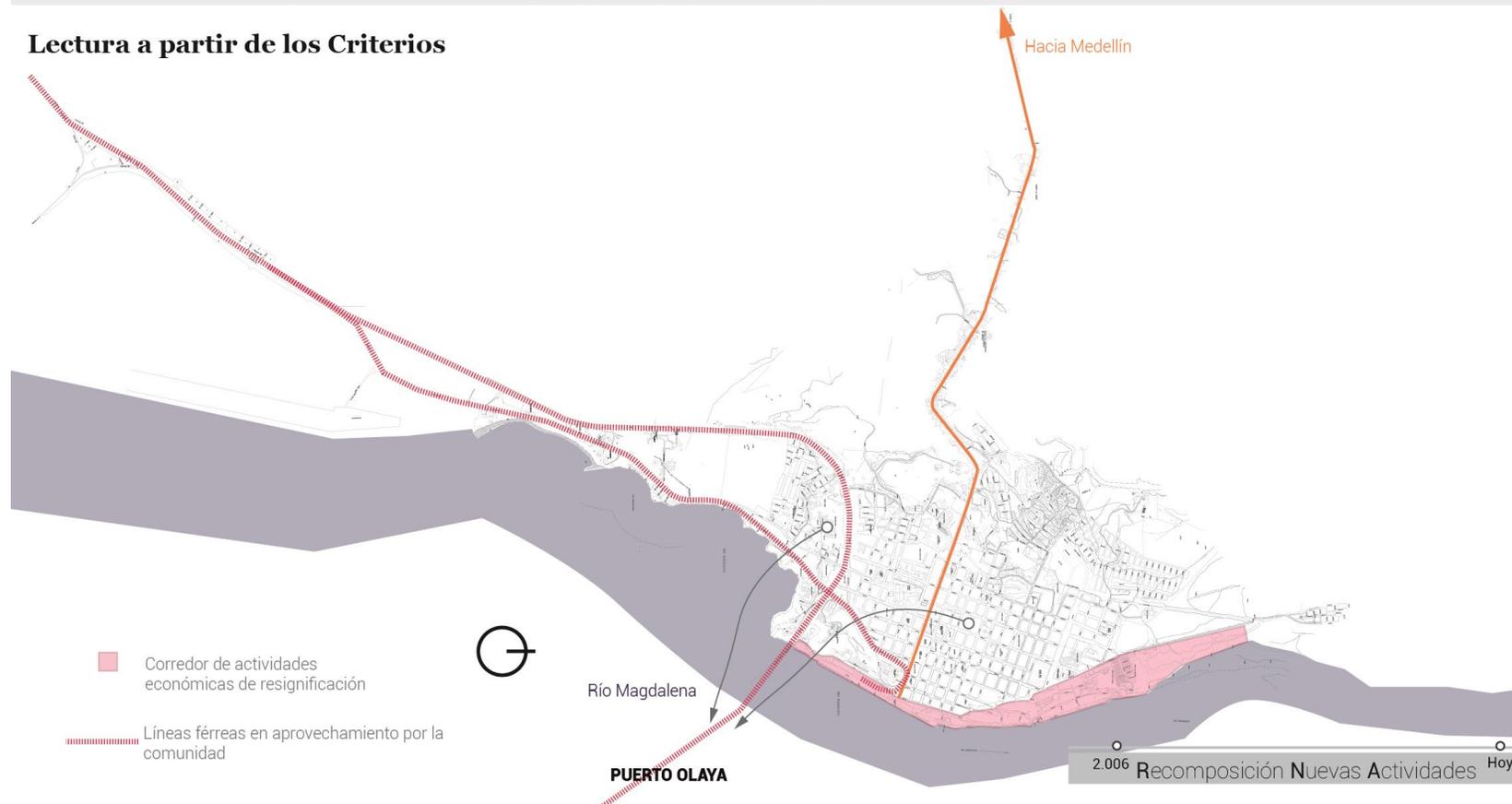


Extracción de materiales pétreos del río a través de sistemas tecnificados



Intenciones de actividad portuaria

Lectura a partir de los Criterios



Ficha 16. Lectura a partir de los criterios en el período de recomposición de nuevas actividades-Puerto Berrío. Elaboración propia.

Las problemáticas heredadas del agudo período de violencia y la pérdida de conexiones territoriales a partir de los principales sistemas de comunicación férrea, han dado lugar a nuevas actividades que componen las oportunidades de consolidación económica del municipio.

Las nuevas actividades, parten directamente de la relación con el Río y el Ferrocarril, como canales de prosperidad para la ciudad y actualmente componen una oportunidad de resignificación y reconfiguración de una base económica. Actividades como la extracción de material granular y pétreo del Río, la gastronomía, el transporte organizado tanto a través del Río como el aprovechamiento de las vías férreas, actualmente presentan algunas posibilidades en función de potenciar su influencia como actividad económica representativa para el Municipio.

Para este período histórico, la lectura territorial a partir de los criterios, se realiza de la siguiente manera:

- Estructura natural como ordenadora del territorio.

El Río continúa siendo un protagonista esencial dentro de los procesos de reconfiguración de nuevas actividades en la zona. En este sentido, este estructurante natural compone la oportunidad de diversificación de la economía, a partir de su explotación para actividades propias del turismo, la pesca y el transporte de mediana capacidad.

* En Puerto Berrío, se encuentran las sedes regionales de mayor importancia para los sectores financiero, salud e institucional, que se han consolidado por las

- Orden primario de conformación espacial para la comprensión de la configuración urbana actual.

Teniendo en cuenta que el Río ha sido el principal estructurante de la ciudad, las nuevas actividades se configuran entorno a la zona próxima a la ribera del Magdalena. Cabe destacar también, que la cercanía con Puerto Olaya (en la margen derecha del Río), ha representado una oportunidad estratégica para la ciudad, teniendo en cuenta que la explotación petrolera propia de Puerto Olaya ha significado en una doble vía, oportunidades y amenazas para Puerto Berrío, externalizando las consecuencias propias de la explotación petrolera. Esta relación se propicia a partir de la conexión sobre el Magdalena, adelantada para la conectividad del ferrocarril, la cual marcó la ocupación y el orden urbano de Puerto Berrío desde su origen.

- Vocación territorial como posibilidad de diversificación económica.

Actualmente Puerto Berrío tiene fija su posibilidad de diversificación económica en el fortalecimiento turístico a partir del aprovechamiento de sus condiciones naturales y en la construcción de diferentes conexiones viales que por su localización, lo sitúan en el intermedio de sus intersecciones. No obstante, actualmente estas dos oportunidades no se encuentran potencializadas, por lo cual, las actividades actuales del municipio se orientan a la recomposición de actividades como la extracción de materiales pétreos del Río y la pesca, además del comercio y la prestación de servicios * a otros municipios cercanos, configurando un nodo de gran importancia para la región del Magdalena Medio, en la zona de Antioquia y Santander.

actividades de extracción petrolera en municipios cercanos, los cuales se benefician de los servicios urbanos de la ciudad.

Cabe destacar también, la importancia que ha cobrado la ganadería dentro de los procesos de conformación de una economía de base para el municipio. En este sentido, este renglón representa una oportunidad de grandes posibilidades, teniendo en cuenta los diferentes sistemas de tecnificación de los procesos ganaderos de carne y leche.

- Conexiones urbanas para el fortalecimiento territorial.

La vía a Medellín compone la principal comunicación del municipio, no obstante, actualmente se aprovechan las condiciones que permite el Río para la navegabilidad en embarcaciones de mediana capacidad, a partir de un sistema de transporte público organizado a través del Magdalena Medio, clave para comprender las correspondencias territoriales entre los diferentes municipios.

- Diversidad tipológica urbano arquitectónica para su aprovechamiento.

En Puerto Berrío no se presentan nuevas edificaciones representativas dentro de la configuración urbana, por el contrario, se han dado procesos de reciclaje de edificaciones existentes a partir de la reconfiguración de sus usos. Ejemplo de lo anterior es la edificación denominada históricamente “Hotel Magdalena”, hoy convertida en la sede de la decimocuarta brigada del Ejército Nacional. También se destaca el aprovechamiento de las bodegas del ferrocarril, para la localización de las oficinas administrativas de algunas concesiones viales y el proyecto de navegabilidad del Magdalena. Así mismo, algunas de las principales viviendas que representan los valores propios de la arquitectura doméstica, son hoy sedes de casas culturales, centros de desarrollo social, entidades financieras y entes gubernamentales.

La lectura territorial aplicada a Puerto Berrío a partir de los criterios propuestos desde la conceptualización de la Identidad urbana, permite abordar de forma transversal cada uno de los criterios, comprendiendo de forma integral su dimensión histórica y permitiendo la conclusión en los atributos urbanos identitarios propios de Puerto Berrío, los cuales representan sus diferentes oportunidades para su fortalecimiento urbano.

Las posibilidades derivadas de la aplicación de la metodología, permiten a partir de los atributos, establecer los valores propios de la Identidad urbana de Puerto Berrío, definiendo los aspectos claves consolidados en el tiempo y el espacio de su contexto, los cuales hacen parte del referente social de construcción colectiva.

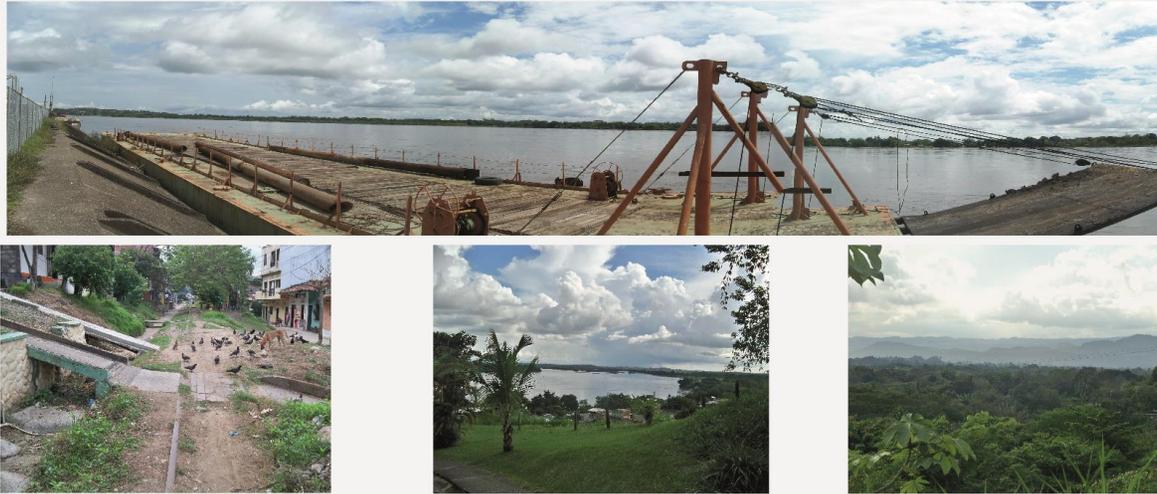
A continuación, se presentan las fichas de definición de los atributos urbanos característicos de Puerto Berrío, las cuales se construyen a partir de los criterios de lectura territorial, en función de los componentes de la identidad urbana: natural, socio-cultural e histórico urbana.

Las fichas por atributo resultantes de la lectura territorial, permiten comprender las siguientes condiciones:

- Puerto Berrío se consolidó como un nodo de interconexiones, basando su economía en el transporte férreo y fluvial, con muy pocas actividades complementarias para consolidar una economía de base de orden local.
- Puerto Berrío se ha reconfigurado continuamente en la misma espacialidad, lo que ha generado la resignificación de muchos de sus espacios, en función de nuevas actividades, generando a su vez recomposiciones sociales y culturales.

- Las condiciones del entorno natural, la falta de base económica local, la dependencia al comercio y las condiciones propias del origen de la ciudad, demandan el establecimiento de conexiones estratégicas para reposicionar a Puerto Berrío en la región. 106
- Existen aspectos muy fuertes de la construcción colectiva entorno a expresiones materiales e inmateriales producto de las necesidades de transporte, la cultura construida a partir de la relación con el Río y la integración social alrededor de la violencia y su influencia en la zona. Lo anterior, ha generado huellas en el territorio y las costumbres propias de los habitantes que componen un sistema de expresiones de gran importancia para las intervenciones urbanas.
- La re-construcción de la ciudad a partir de diferentes problemáticas, en un período histórico de gran auge económico, permitieron a Puerto Berrío configurarse como un asentamiento con una amplia oferta de servicios y equipamientos, permitiéndole consolidarse como un centro urbano de importancia para la región del Magdalena Medio.
- Las actividades económicas se han superpuesto a lo largo del tiempo, manteniendo siempre rastros vivos de las actividades presentes en el territorio, dando cuenta de sus diferentes vocaciones económicas.

Estructura Natural como Ordenadora del Territorio



107

Dimensiones del Atributo

NATURAL

El río Magdalena ha representado el mayor estructurante natural para Puerto Berrío desde el punto de vista físico, económico y social; en este sentido, las posibilidades ofrecidas por este afluente, son indispensables para comprender las diferentes oportunidades del territorio frente a las reconfiguraciones económicas y urbanas. Por otra parte, su localización ha determinado características particulares de un entorno con vegetaciones espesas y dificultades de comunicación, requiriendo diferentes sistemas como el férreo y el fluvial para garantizar su enlace territorial, y ha sido precisamente de esta forma, como el asentamiento ha logrado su crecimiento y consolidación en el tiempo.

SOCIO - CULTURAL

El Río representa en gran medida el mayor símbolo de identificación de los pobladores de Puerto Berrío, la mayoría de las actividades económicas se desarrollan en torno a él y a su historia como eje comercial, lo cual representa un articulador de la construcción colectiva de la memoria local. Por otra parte, el Río ha significado también una de las principales amenazas para los pobladores, ya que su nivel variable afecta tanto a la economía que depende de la pesca, como las condiciones de habitabilidad que se ven afectadas por las inundaciones a lo largo de la historia. Además de lo anterior, el Río tuvo un gran protagonismo en la época de la violencia, por lo cual se ha convertido al mismo tiempo, en fuente de oportunidades y de amenazas.

HISTÓRICO URBANO

Desde los inicios de su poblamiento, Puerto Berrío se ha visto marcado por las posibilidades que ofrece el Río. Inicialmente como nodo comercial que aprovechaba el paso de embarcaciones y posteriormente como puerto de Medellín, el municipio ha estado condicionado y estructurado a partir del Río desde el punto de vista económico, social y cultural. Es importante resaltar, que no solo la cercanía al Río ha hecho posible la representatividad del municipio, sino las condiciones que este propicia a partir de la localización y factores históricos como la promoción del ferrocarril, que garantizaron el esplendor económico de esta región.

Atributo Urbano Identitario

Puerto Berrío es una ciudad configurada a partir de las posibilidades ofrecidas por el río Magdalena y condicionada por las problemáticas de accesibilidad que implica su localización. En este sentido, el Río como eje conector y la intervención humana para la construcción de conexiones, han permitido la consolidación en el tiempo del municipio.

Ficha 17. Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial. Elaboración propia

Orden Primario de Conformación Espacial para la Comprensión de la Configuración Urbana Actual.



108

Dimensiones del Atributo

NATURAL

Desde el punto de vista natural, el río Magdalena ha representado el mayor condicionante contextual en los procesos de ocupación del territorio, teniendo en cuenta que para algunos de sus pobladores representa su oportunidad de sustento y para otros, una amenaza para la salubridad. En este sentido, el Río ha dado lugar a una organización urbana particular, definiendo sectores de ocupación informal en función de su aprovechamiento. Por otra parte, también es clave la característica del entorno selvático, promoviendo la configuración de conexiones férreas y dando lugar a una articulación entre lo urbano y lo rural, definiendo en gran parte las dinámicas urbanas generales de lo que es hoy Puerto Berrío.

SOCIO - CULTURAL

Los diferentes pobladores de la ciudad a lo largo de su historia, se reflejan en la configuración espacial de la misma, en la cual se encuentran claramente definidas las zonas de viviendas informales, de aquellas con planificación urbana. En este sentido, se pueden reconocer diferentes barrios producto de desplazamientos a causa de la violencia o de la permanencia en el tiempo de asentamientos de pescadores en relación con la ribera del río Magdalena; también es importante resaltar la permanencia en el tiempo de los vestigios de la abundancia económica del asentamiento, evidenciados en las edificaciones con características republicanas y en la conformación urbana que implica aspectos de diseño urbano, trazados regulares, definición de secciones viales, entre otros aspectos.

HISTÓRICO URBANO

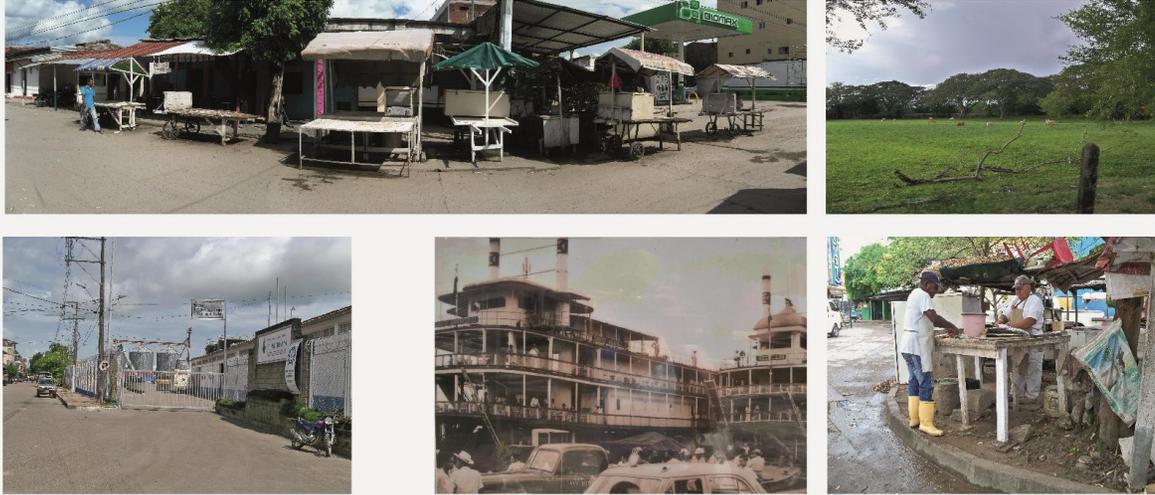
Entre los diferentes hechos históricos que han condicionado el orden urbano actual de la ciudad, destacan las problemáticas ambientales, el incendio de 1925 y la influencia determinante que tiene el poder de Medellín como ciudad principal sobre la configuración del asentamiento que funcionaría como su posibilidad de acceso al río Magdalena, canal comercial del país. Los claros límites establecidos por sus condicionantes naturales, permitieron que su orden fuera determinado desde su inicio, generando así que la mayor parte del municipio se estableciera como una retícula ordenada servida de equipamientos y usos complementarios solventados por el florecimiento económico de la ciudad.

Atributo Urbano Identitario

Puerto Berrío cuenta con una diferencia en la configuración urbana, en la cual una gran porción de ciudad es "planeada" y otras zonas minoritarias tienen un carácter de "ciudad informal", porciones consolidadas en el tiempo como extensiones al primer asentamiento. Esta condición ha dado lugar a diferenciaciones no solo desde el punto de vista físico y de oferta de bienes y servicios, sino que también repercute en las condiciones sociales y culturales, estableciendo diferencias en las expresiones estéticas y las condiciones de vida. Por lo anterior, la comprensión y lectura del territorio en detalle, debe realizarse entendiendo esta diferenciación entre la ciudad inicial y sus adhesiones, consecuencias de la crisis de violencia en el campo.

Ficha 18. Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial. Elaboración propia

Vocación Territorial como posibilidad de Diversificación Económica.



Dimensiones del Atributo

NATURAL

El tipo de suelo donde se asienta la ciudad, favorece el desarrollo de las actividades ganaderas, haciendo propicia esta actividad. Por otra parte, la cercanía con el Río ha sido el respaldo para la mayoría de las actividades que componen la base económica de la ciudad: el funcionamiento del puerto, el comercio de mercancías y la pesca, fueron posibles debido a la cercanía con el Río. Debido a las posibilidades naturales que ofrece el entorno regional, se han dado actividades de explotación petrolera y de extracción de materiales pétreos, en este sentido, Puerto Berrío ha representado un importante núcleo de servicios.

SOCIO - CULTURAL

Teniendo en cuenta que la población de la ciudad se dio a partir de la implementación del Ferrocarril y los trabajos necesarios para su construcción, los pobladores de Puerto Berrío son en su mayoría migrantes, principalmente de Medellín, atraídos por las posibilidades comerciales del puerto y por las alternativas de explotación del campo. La característica de "lugar de paso", impidió la consolidación de actividades que construyeran una economía de origen local, a partir de bienes y servicios producidos en la región; dejando la posibilidad de desarrollo económico solo en la pesca y la ganadería, las cuales se concentran en una pequeña porción de la población.

HISTÓRICO URBANO

Las diferentes actividades económicas de Puerto Berrío a lo largo de su historia, se han superpuesto unas con otras a través del tiempo, razón por la cual hoy se mantienen en mayor o menor medida, actividades históricas como el transporte fluvial, la movilidad a partir de las líneas férreas, la pesca y el comercio. El florecimiento económico de la ciudad, se detuvo en cuanto se desvinculó el transporte férreo y la navegación a vapor, dando lugar a diferentes problemáticas y crisis en el municipio que hoy no cuenta con los potenciales del Río y el ferrocarril como canales para el fortalecimiento económico.

Atributo Urbano Identitario

La vocación territorial de Puerto Berrío, no se encuentra claramente definida, teniendo en cuenta que es el resultado de una superposición de actividades a lo largo del tiempo, las cuales hoy continúan desarrollándose, no obstante las condiciones desfavorables del entorno natural y la falta de conectividad con otros nodos urbanos. El origen de la ciudad y su economía, son producto de la intersección de conexiones; de estas, actuales y futuras, dependen las posibilidades de diversificación económica del municipio.

Conexiones Urbanas para el Fortalecimiento Territorial



Dimensiones del Atributo

NATURAL

El río Magdalena representó el principal eje conector para Puerto Berrío en sus inicios como el poblado de Remolino Grande. También sería una gran oportunidad cuando pudo establecerse el puerto fluvial que servía a Antioquia. No obstante, las condiciones contextuales de la localización del asentamiento, requirieron la construcción de una línea férrea, como propuesta técnica para librar los retos que en entorno natural establecía para la conectividad con Medellín; esta conexión, sería el principal detonante del crecimiento urbano y económico de Puerto Berrío.

SOCIO - CULTURAL

El ferrocarril representó la mayor posibilidad de conectividad para Puerto Berrío, tanto con Antioquia como con diferentes zonas del país; en este sentido, este sistema de transporte ha significado para los pobladores, un símbolo representativo de los procesos de construcción urbana y conformación colectiva de la identidad, por lo cual, aún es usado por algunos sistemas autóctonos de transporte que aprovechan las líneas férreas para el transporte de pasajeros. La navegación por el Magdalena, también fue clave para la construcción cultural a través de la relación con otros municipios del Magdalena Medio; es así como las características culturales reúnen aspectos propios de la cultura anfibia y de la diversidad propia de los diferentes puertos fluviales que albergaron a visitantes, pobladores, transeúntes, comerciantes, etc.

HISTÓRICO URBANO

Desde el inicio de la ciudad, Puerto Berrío ha dependido económicamente de las conexiones territoriales establecidas con Medellín a través del ferrocarril y el puerto fluvial; a partir de esta relación histórica, fue posible la configuración de las diferentes actividades propias de las dinámicas comerciales y logísticas del puerto, y por lo tanto, es a través de estos hechos contextuales que se componen las actividades tradicionales de las cuales aún permanecen expresiones vivas entre la población.

Atributo Urbano Identitario

Puerto Berrío se conformó a partir de su relación con Medellín a través de las líneas férreas y se fortaleció con las conexiones establecidas con otras zonas del país a través de las líneas férreas que se sumaron y con el puerto fluvial. En este sentido, las posibilidades de diversificación económica dependen del fortalecimiento de las conexiones con otras regiones.

Diversidad Tipológica Urbano Arquitectónica para su Aprovechamiento



Dimensiones del Atributo

NATURAL

Las condiciones climáticas propias de la zona del Magdalena Medio, influyeron directamente en las características físicas de los espacios, los cuales requirieron adaptaciones funcionales y tipológicas para el control climático: patios, aleros, conformación urbana, etc.
También se resalta que desde la materialidad y desde la configuración tipológica, las edificaciones responden a los diferentes retos que propone el Río y sus variaciones de nivel.

SOCIO - CULTURAL

En las diferentes edificaciones de Puerto Berrío, puede leerse la influencia propia de los materiales y tipologías de la arquitectura desarrollada en la ciudad de Medellín. La conexión directa de correspondencia con esta ciudad principal, le aporta a Puerto Berrío una gran influencia desde las expresiones estéticas, que lo sitúan como un conjunto urbano de alta calidad y diseño.
Además de las condiciones arquitectónicas, la planificación urbana y la disposición de equipamientos propuesta en Medellín bajo los lineamientos de la sociedad de Mejoras Públicas, fueron traducidos en Puerto Berrío por las altas clases de poder que instauraron en la ciudad un orden urbano servido de equipamientos, con calidad de espacio pública y combinado con el diseño de las secciones viales arboladas que aún se aprecian.

HISTÓRICO URBANO

Las diferentes actividades que caracterizaron cada tramo histórico del contexto de Puerto Berrío, se superpusieron en el territorio y en las edificaciones existentes, generando en algunos casos su conservación y en otros, su destrucción para la edificación de nuevas construcciones.
Debido a fecha reciente del origen de los asentamientos, aún se conservan numerosas edificaciones propias del período más importante para la consolidación y el desarrollo urbano del asentamiento a partir de 1970.

Atributo Urbano Identitario

La característica de ser construcciones recientes y la superposición de diferentes actividades en las edificaciones existentes, ha dado lugar a la conservación de diferentes edificaciones, las cuales además de ser diversas en sus tipologías y usos, tienen propiedades materiales diferentes que aportan multiplicidad al conjunto urbano y dan cuenta de la época de esplendor del puerto. En este sentido, la permanencia de estas construcciones es clave dentro de la configuración general del paisaje, en el cual intervienen también las características propias del diseño urbano propuesto para el municipio, componiendo espacios públicos iluminados, con vegetación y con dimensiones propias de un asentamiento de alta dinámica.

Ficha 21. Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial. Elaboración propia

Conclusiones

Comprender los fenómenos urbanos emergentes presentes en los asentamientos urbanos contemporáneos, implica necesariamente el reconocimiento de los diferentes factores contextuales que conforman la historia de la ciudad, las características de su contexto geográfico y los condicionantes externos de sus dinámicas propias. Reconocer la ciudad como una construcción en tiempos y espacios, es clave para una lectura territorial que de manera integral, combine los diferentes factores desde la dimensión natural, social e histórico-urbana, los cuales han dado lugar a las condiciones existentes en los asentamientos y por lo tanto, sus oportunidades futuras. A partir de los objetivos específicos planteados para el desarrollo de la investigación, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

1. Definir el marco conceptual en el que se inscribe la Identidad Territorial, desde el punto de vista espacial.

La Identidad es un concepto ampliamente abordado desde diferentes disciplinas, pero desde el punto de vista del urbanismo requirió una reflexión a partir de múltiples visiones, posibilitando una integralidad para la comprensión del concepto, teniendo en cuenta los múltiples componentes de la ciudad, el carácter social de sus actores y la dimensión física de su espacio compositivo.

Para la comprensión de la Identidad desde lo Urbano y lo Territorial, es necesario establecer relaciones comparativas, a partir de las cuales sea posible determinar

los factores diferenciadores de un territorio. El concepto de identidad implica entonces, el reconocimiento de la comparación como punto de partida para su definición, ya que es a partir de las coincidencias y las diferencias entre un territorio y otro, que fue posible consolidar la delimitación de las diferentes variables relacionadas con la conformación de la memoria colectiva reflejada en el territorio.

Es importante resaltar la estrecha relación existente entre los conceptos de Identidad, Patrimonio y Memoria, entendiendo estos como términos complementarios que representan en un sentido general, la transmisión en el tiempo de valores culturales propios de una sociedad determinada. Aunque bien la postura conceptual de esta investigación resalta el patrimonio como parte fundamental del reconocimiento de la identidad urbana de un asentamiento, múltiples posturas sugieren un panorama abierto de posibilidades entorno a la relación de los términos, los cuales en todos los casos son inherentes y correspondientes. A partir de esta investigación, se sugiere la importancia de reconocer valores identitarios como oportunidades para la definición del patrimonio de un asentamiento y su dimensión urbano-espacial, un ámbito en el cual la lectura a partir de la identidad, posibilita el reconocimiento de atributos que van más allá de las cualidades arquitectónicas y los valores estéticos, la representatividad histórica y la definición legal del patrimonio, para incluir significantes humanos, cotidianos y de construcción colectiva, reconociendo así la importancia

de la conformación físico-histórica de un asentamiento.

2. Identificar los diferentes factores del contexto histórico y espacial de los asentamientos localizados en el corredor del Río Magdalena, que pueden asociarse a consecuencias espaciales.

La identidad se convierte en una forma de reconocer las características propias de un territorio, que aunque son muy particulares, son cambiantes, modificables, y en constante transformación y construcción. La identificación de los hechos representativos del contexto histórico del Río, posibilitó la definición de los factores que a través de su permanencia, explican las conformaciones actuales que caracterizan a los asentamientos tal como se conocen actualmente. En este sentido se identificó la oportunidad de definir aspectos constantes para la sistematización de información que varía a lo largo del territorio dependiendo de sus condiciones particulares.

Para la ejecución del análisis histórico a lo largo del corredor del Magdalena, fue necesario el procesamiento de la información histórica en relación permanente con la cartografía, esta metodología significó la posibilidad de interrelacionar variables y permite concluir que la pregunta por la identidad, no solo se responde a partir del contexto histórico, sino también de las relaciones geográficas que explican las influencias permanentes en un territorio a partir de las relaciones territoriales y regionales en las cuales se encuentra incluido.

3. Contextualización Histórica Espacial del área definida para el Trabajo de Campo.

La aplicación de la lectura territorial a partir de la identidad al corredor del Río Magdalena, permitió la caracterización de cada tramo del Río, desde un análisis general a escala de las regiones relacionadas con el eje fluvial. En este sentido, se reconoce a la Identidad como una propuesta de lectura y análisis a partir de la comparación, permitiendo establecer puntos diferenciadores y factores claves para la definición de las posibles intervenciones requeridas en función de la transformación urbana y territorial.

El Magdalena Medio representa una porción estratégica del territorio nacional, toda vez que es el eje de articulación estratégica entre el oriente y el occidente de Colombia, estableciéndose a partir de su configuración histórica como un eje clave para la consolidación territorial.

4. Reconocer los atributos espaciales identitarios del Magdalena Medio.

La comprobación de los criterios para la lectura territorial se propone sobre el territorio del Magdalena Medio, entendiéndolo a esta porción del Río como la zona con mayores relaciones de correspondencia con las principales ciudades del país, determinó en términos históricos la oportunidad de aprovechamiento comercial del Río como eje de comunicaciones para las ciudades andinas y constituye el intermedio entre las conexiones territoriales establecidas a escala nacional, constituyendo un eje estratégico de importancia para el país,

influyendo directamente a cada una de sus localidades.

Para efectos de esta investigación los atributos identitarios se reconocen a través del espacio urbano en su dimensión física, pero la comprensión de la Identidad urbana implica interrelacionar procesos sociales que configuran la importancia del espacio en la construcción del territorio y características propias de las actividades que configuran las estructuras de relación entre la dimensión social y el espacio construido; es por esto que para el reconocimiento de la Identidad territorial, se hace necesario:

- La investigación histórica para establecer los diferentes períodos y hechos determinantes de las características propias del contexto.
- El análisis cartográfico, a través del cual se identifican los principales estructurantes urbanos, la composición del espacio urbano y la configuración morfológica de los asentamientos.
- El trabajo en campo, para identificar las actividades propias de la población, el acercamiento a las dinámicas cotidianas que se entretienen en el espacio físico, las condiciones del entorno natural y en términos generales, la interrelación de las variables determinantes de los procesos urbanos que definen la identidad urbana de un asentamiento.

Los atributos espaciales identitarios del Magdalena Medio, se caracterizan por realizar una conjunción entre la cultura anfibia presente históricamente en la zona, las migraciones poblacionales a lo largo de la historia y la constante relación presente entre los nodos urbanos andinos y los puertos sobre el Magdalena.

La aplicación de las pautas de análisis con base en los criterios como principios de análisis a los municipios de Honda y Puerto Berrío, permitió establecer sus atributos urbanos característicos, estableciendo diferencias entre ambos a partir de los mismos criterios de lectura. Honda compone un asentamiento con una amplia historia urbana, que conserva en su estructura espacial características propias de la colonización española; en sus espacios se refleja una sumatoria de edificaciones destinadas a múltiples actividades, que se han insertado en diferentes zonas del municipio, generando espacios sin uso a lo largo del asentamiento. Se resalta también, el cambio constante de las actividades económicas asociadas al Río y a las conexiones territoriales entre Honda y otras regiones, modificando la estructura social, la composición urbana y las actividades predominantes, de acuerdo a las diferentes oportunidades propiciadas por su contexto geográfico e histórico. En este sentido, Honda se configura como un asentamiento urbano adaptable, cambiante y modificable; a lo largo de su historia se ha articulado a las diferentes oportunidades propuestas por el contexto, repercutiendo en configuraciones urbanas variables y favoreciendo la composición de una construcción cultural de sus

habitantes entorno a las distintas oportunidades para la economía local, representadas en el Río Magdalena.

Por su parte Puerto Berrío, es una ciudad con una historia urbana reciente, y con un origen definido a partir de una necesidad de conexión territorial de Medellín con el Río Magdalena. En este sentido, su configuración morfológica es ordenada, definida, lógica y atiende a las necesidades de una población foránea que se asentaría en el nuevo municipio para favorecer los procesos económicos de Antioquia a través de la navegación fluvial. La conexión a través del ferrocarril sería un elemento clave para garantizar las oportunidades del territorio y permitiría el transporte de personas, mercancías e información cultural que construiría lo que hoy es Puerto Berrío. La economía de base en el transporte y las conexiones territoriales, no dio lugar a una diversificación económica, sino a una superposición de actividades, todas derivadas de las dinámicas de transporte (exceptuando la pesca y la ganadería), lo cual hoy significa una de las mayores problemáticas a las que se enfrenta el municipio. En Puerto Berrío, se presentan evidencias de construcciones colectivas de costumbres, cotidianidades y relaciones estrechas entorno al Río y a las conexiones férreas, en medio de un contexto físico complejo para las comunicaciones, caracterizado por el diseño urbano de calidades arquitectónicas y paisajísticas y con edificaciones propias de un período de alta fluidez económica, propia del momento de mayor crecimiento urbano. No obstante lo anterior, las condiciones complejas de violencia por las que ha atravesado al municipio, han dejado huellas físicas y

sociales, las cuales dan cuenta de los procesos de deterioro del municipio, originados en la pérdida del flujo de navegabilidad y en la desconexión con los principales nodos urbanos con los cuales guardaba relación. No obstante lo anterior, Puerto Berrío se perfila a futuro como un nodo de concentración de conexiones viales, que podría favorecer sus condiciones urbanas, teniendo en cuenta la vocación previa del municipio y sus cualidades físicas y sociales particulares. Las conclusiones anteriores, dan cuenta de la posibilidad de configurar un panorama general de lectura territorial a partir de la Identidad, en dos asentamientos con contextos muy diversos y con características particulares muy divergentes, que pueden leerse a partir de los cinco criterios propuestos por la investigación, para abordar el entendimiento de los procesos de construcción natural, social e histórico urbana a través del tiempo y el espacio. En este orden de ideas, la propuesta metodológica representa un instrumento replicable de lectura territorial, posibilitando la consideración de diferentes variables, incluyendo la histórica, para determinar las características particulares de un asentamiento, los cuales a futuro sean la base constitutiva para el planteamiento de criterios de intervención en función de mejorar y/o potencializar sus principales valores urbanos.

5. Proponer criterios para una lectura territorial de las transformaciones urbanas en los asentamientos ribereños del Magdalena Medio, a partir de sus atributos espaciales de identidad.

La lectura territorial a partir de la Identidad, se propone como una categoría de análisis para el reconocimiento de oportunidades de intervención en los procesos de planeación y ordenamiento a cualquier escala. Además de los tres componentes fundamentales (Natural, Sociocultural, Histórico Urbano), la lectura territorial a la luz de la Identidad implica el reconocimiento de criterios de análisis a partir de los cuales se puedan comprender las particularidades que identifican a cada asentamiento. Dichos criterios se propusieron como un sistema fijo aplicable en diferentes escalas y diferentes contextos, aportando así conclusiones variables a partir de las características particulares de cada territorio estudiado, definiendo sus atributos urbanos característicos y estableciendo un punto de partida para futuras investigaciones, en las cuales se alcance la determinación de lineamientos de intervención a partir del reconocimiento de los valores fundamentales propios del territorio reflejados en la construcción de su identidad.

En este orden de ideas, la Identidad se convierte en una forma de reconocer las características propias de un territorio, que aunque son muy particulares, son cambiantes, modificables, y en constante transformación y construcción, por lo anterior, la pregunta por la Identidad, no solo se responde a partir del contexto histórico, sino también de las relaciones geográficas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Identidad se convierte en un factor de consideración clave para el urbanismo, considerando que permite una visión

sistemática de los componentes del territorio, incluyendo una perspectiva histórica que más allá de ser una consideración nostálgica o de remembranza, representa una categoría de análisis para la definición de las oportunidades futuras de un territorio en función de sus potencialidades de desarrollo, partiendo del reconocimiento de los procesos históricos de transformación propios de su contexto, los cuales han definido sus espacios representativos, sus dinámicas territoriales, su representatividad regional, sus usos del suelo, la economía local y el sistema general de relaciones físicas y sociales a lo largo del tiempo. La Identidad urbana y su aplicación como categoría de análisis, permiten dar un carácter aplicativo a la historia, reconociendo los diferentes factores que permanecen y prevalecen en un territorio, para la definición de sus oportunidades futuras, a partir de las condiciones materiales e inmateriales configuradas como sus rasgos característicos.

La sistematización de la información lograda a través de la investigación suscita algunos interrogantes abriendo puertas a posibilidades futuras, relacionadas principalmente con la inclusión de otras disciplinas en el proceso de análisis y la aplicación de la metodología a otros contextos. En este sentido, ampliar la mirada que a este punto se basa en el ámbito espacial y trascender a aspectos relacionados con la dimensión psicológica, antropológica y/o inmaterial, puede derivar en la identificación de atributos identitarios con un carácter aún más integral trascendiendo lo inmaterial e incluyendo los valores propios de la

cultura humana en la definición de los rasgos característicos del territorio.

Además de lo anterior, la sistematización de la información lograda, sugiere la posibilidad de aplicación de los criterios de lectura territorial a la luz de la identidad en otros contextos territoriales, que bajo condiciones particulares de composición histórico espacial, podrían derivar incluso en la inclusión de nuevos criterios y en la validación de la metodología como propuesta replicable para la composición de una base de análisis territorial de carácter holístico, a partir de la cual puedan sugerirse intervenciones de alto potencial transformador en territorios con bases económicas, sociales y culturales debilitadas.

La Maestría en Urbanismo de la Universidad Pontificia Bolivariana, programa en el que se inscribe este proyecto de investigación, propone un enfoque de estudio de los fenómenos urbanos emergentes propios de las ciudades contemporáneas; para esto, las diferentes metodologías estudiadas y conceptos tratados, se concentran en el entendimiento multivariable de las problemáticas propias de las ciudades, entendiendo que las características del espacio urbano y sus dinámicas, corresponden a la interrelación de acontecimientos de diversa índole (social, político, económico, natural, etc.) y a una construcción en el tiempo, resultantes como procesos de consolidación de las situaciones actuales en función de su historia y sus oportunidades futuras. En este orden de ideas, la propuesta de investigación en torno a la identidad urbana y los diferentes resultados que aporta esta investigación, principalmente la metodología aplicable de análisis territorial, da cuenta de la aplicabilidad del conocimiento adquirido a través del plan de estudios y de las diferentes posibilidades investigativas que derivan del entendimiento de la ciudad como una construcción constante en tiempos y espacios.

Bibliografía

Aguado, J C; Portal, M A; (1991). Tiempo, espacio e identidad social. *Alteridades*, 31-41. [Disponible en internet] <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74745539005> . Consultado en diciembre 26 de 2016.

Alcaraz, U. (1959). HISTORIA. En: Monografía de Puerto Berrío. Medellín, marzo de 1959.

Alva, B.; Alderete, L; (2011). Identidad Urbana, Reflexiones sobre las orientaciones teóricas para su estudio. En: Teuken Bidikay, *Revista Latinoamericana de investigación en organizaciones, Ambiente y Sociedad*. Medellín.

Arango, D; Ortiz, S; García, H; (2011). Cartilla Vigías del patrimonio Antioquia. Gobernación de Antioquia. Medellín, mayo de 2011.

Arbeláez, G. (1959). Pasado y Presente del Puerto. En: Monografía de Puerto Berrío. Medellín, marzo de 1959.

Arcila, M. T. (2000) Magdalena Medio. Desarrollo regional una tarea común universidad-región. [Disponible en internet] <http://www.udea.edu.co/wps/wcm/connect/udea/7a67a97c-190f-4760-ab68-e493f2fbddb4/caracterizacion-Magdalena-medio.pdf?MOD=AJPERES>. Consultado en Octubre 9 de 2016.

Arévalo, J.M. (2004) La tradición, el patrimonio y la identidad. En: *Revista de estudios extremeños*, 60 (3). 925-956.

Arias, J. (1989). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. [Disponible en internet] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2011/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>. Consultado en enero 8 de 2017.

Bate, L. F. (2004). Cultura, identidad e identificación. *Boletín De Antropología Americana*, (40), 79-98

Bauman, Z. Citado por: Castells, M. (1998). *La Era de la Información, El poder de la Identidad*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Bernal, E. (junio, 2013). El Río Magdalena: Escenario primordial de la patria. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio-2013/el-rio-Magdalena> [Consultado el 12 de diciembre de 2016]

Bonilla, G.E. (1994) Puerto Berrío, Los Rieles del progreso. En: Murillo, A. Un mundo que se mueve como el Río. Historia regional del Magdalena Medio. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología.

Camacho, Salvador (S.F.). En: Crónica Grande del Río de la Magdalena tomo I (1980). Bogotá, Ediciones Sol y Luna.

Castells, M. (1998). La Era de la Información, El poder de la Identidad. Buenos Aires: Siglo XXI Editores. p 29

Clavijo, H. (1998). Bonanzas, de tiempo en tiempo En F. Zambrano, Colombia País de Regiones. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/region3/a5.htm> [Consultado el 1 de octubre de 2016].

Correa, J. (2014) El Río Magdalena y sus ferrocarriles. En: Credencial Historia No 209. 2014 [Disponibles en internet] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero-2014/Magdalena-ferrocarriles>. Consultado en Octubre 4 de 2016.

De Caldas, F. (S.F) En: Noguera, A (1980). Crónica Grande del Río de la Magdalena tomo I. Bogotá, Ediciones Sol y Luna.

Delgado, Manuel. (1994). Las Estrategias de Memoria y Olvido en la construcción de la identidad urbana: El Caso de Barcelona. En: VII Congreso de la antropología en Colombia. Medellín.

Durán, S.; Ferro, G.; (2015). Expedición Puerto Salgar-Yondó. En: Voces de un Río Mudo. Bogotá, Letrearte Editores.

Duvet, F. (1989) De la sociología de la Identidad a la sociología del sujeto. [Disponible en internet] estudiossociologicos.colmex.mx/index.php/es/article/download/1088/1088. Consultado en diciembre 29 de 2016.

Editorial Carpel. (1973). Síntesis Histórica y Monográfica de Puerto Berrío. En: Revista Distritos No. 35, Dic 1973-Enero 1974. Medellín.

Equipo Nizkor (1999); Redes de inteligencia en Barrancabermeja. [Disponible en internet] http://www.derechos.org/nizkor/colombia/libros/redes/1.html#Proceso_Histórico. Consultado en octubre 2 de 2016.

Escobar, L. Los Palenques (1985). En: Escobar, L. La Música en Cartagena de Indias. [Disponible en internet] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/musica/muscar/lospal.htm>. Consultado el 25 de diciembre de 2016.

Ferro, G. (abril, 2015). ¿De qué hablamos cuando decimos que estamos recuperando el Río Magdalena? En Foros Regionales “¿Para dónde va el Río Magdalena? Riesgos sociales, ambientales y económicos del proyecto de navegabilidad”. Foro dirigido por el Foro Nacional Ambiental, Bogotá.

Flores, P.; Crawford, L.; (2006). Identidades sin espacios de memoria. El caso del área metropolitana de Barranquilla (Colombia). Investigación & Desarrollo, diciembre, 360.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION –FAO- (1976) , A Framework for land evaluation. En: FAO Soils bulletin 32. Roma: 1976.

Galimberti, C. I.; (2013). Patrimonio cultural y representaciones territoriales. Estudio de los imaginarios sobre la ribera de Rosario, Argentina. Arquitectura y Urbanismo, XXXIV abril, 9.

Giddens A. Citado por: Castells, M. (1998). La Era de la Información, El poder de la Identidad. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Gomez, L. (2003). Identidad y Medio Ambiente: enfoques para la sustentabilidad de un bien común. México. Siglo XXI Editores.

Gonzales, S. Cavieres, H. Díaz, C. Valdebenito, M. (2005). Revisión del constructor de Identidad en la Psicología Cultural, Revista de Psicología de la Universidad de Chile Vol. XIV, N° 2: Pág. 9-25. [Disponible en internet]

<http://www.revistaderechopublico.uchile.cl/index.php/RDP/article/viewFile/17420/18178>. Consultado en diciembre 27 de 2016.

Guzmán, A.I. (2002). La ciudad del Río Honda. Bogotá: Unilibros.

Hall, S. Du Gay, P. (2011) Cuestiones de Identidad Cultural. Madrid: Amorrortu

Harner, J. (2001) Place identity and copper mining in Sonora, Mexico. EN: Annals of the Association of American Geographers No 91 2001.

Lamilla, L; Ferro, G. (2015). Expedición Tarqui-Laguna de la Magdalena. En M. Reyna, Voces de un Río Mudo. Bogotá, Letrearte Editores.

Llanos, H. (1998). Latifundios y pueblos de indios mestizos En F. Zambrano, Colombia País de Regiones. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/region3/a3.htm> [Consultado el 1 de octubre de 2016].

López, C.E. (1999). Ocupaciones tempranas en las tierras bajas tropicales del valle medio del Río Magdalena. Bogotá: Fundación de investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República.

Mejía, C. Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX. 1998. Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país. [Disponible en internet] <http://www.banrepcultural.org/node/124748>. Consultado el 25 de diciembre de 2016.

Melo, J. (1996.) Historia de Colombia. Tomo 1 Establecimiento de la dominación española. Medellín, Editorial la Carreta.

Ministerio de Transporte-Colombia (2000). Parque automotor de transporte de carga en Colombia. [Disponible en internet] <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=4315>. Consultado en ener 8 de 2017.

Mora, G. (1993) Poblamiento y sociedad en el Bajo Magdalena durante la segunda mitad del siglo XVIII [Disponible en internet] <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/34651>. Consultado el 25 de diciembre de 2016.

Morales, F. (1973). Centenario de Puerto Berrío y el Ferrocarril de Antioquia. En: Revista Distritos No. 35, Dic 1973-Enero 1974. Medellín.

NOGUERA, A. Crónica Grande del Río de la Magdalena tomo I. 1980. Bogotá, Ediciones Sol y Luna.

Ocampo, S. (2004). Remolino Grande. En: Revista Alma Mater. Medellín: Universidad de Antioquia. No 106. Diciembre de 2004. (40-43)

Osorio, I. (2014). Reseña histórica de las vías en Colombia. En: Ingeniería Solidaria, vol. 10, n.º 17, pp. 183-187, [Disponible en internet] <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>. Consultado en Enero 8 de 2017.

Palacios M. Safford, F. (2002) COLOMBIA. País fragmentado, sociedad dividida. Su historia. Bogotá, Editorial Norma.

Paredes, I. (2010) Magdalena Medio, Un sueño de vida en medio de la guerra. [Disponible en internet] <http://www.alainet.org/es/active/40296>. Consultado el 6 de octubre de 2016.

Picón, Y. Ardila, J. (2013) Diagnóstico del territorio de Magdalena Medio, Gran Acuerdo social Barrancabermeja 100 años. [Disponible en internet] <http://cer.org.co/Documentos/DterritorioMagdalenamedio.pdf> consultado el 5 de octubre de 2016
P.12

Portal, M; (1991). Diversas perspectivas en la construcción teórica de la identidad: una bibliografía básica. Alteridades, 1 122-125. [Disponible en Internet] <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74745539015> Consultado en Septiembre 10 de 2016.

Roca, Z. (2012). Territorial Identity and Regional Development. Planning: The IDENTERRA Model. International Seminar on Strategic Planning “Methods of Analysis of the Potential for Territorial Development” Saint-Petersburg, 10-19 June 2012.

Rosa, A.; Bellelli, G.; Bakhurst, D.; (2000) Memoria Colectiva e Identidad nacional. Madrid: Biblioteca Nueva, 2000.

Saffray, Charles (S.F.). En: Crónica Grande del Río de la Magdalena tomo I (1980). Bogotá, Ediciones Sol y Luna.

Salgado, H.; Llanos, J.M.; Gómez, A.N. (2007) Una secuencia cultural prehispánica en la planicie cálida del valle del Magdalena tolímense. Medellín: Boletín de Antropología Universidad de Antioquia, vol. 21, núm. 38, 2007.

Sánchez, E (2014). Codazzi y el Salto de Honda. [Disponible en internet] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero-2014/codazzi> Consultado en enero 7 de 2017.

Sassen, S. (2007) El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. En: Revista EURE. Vol. XXXIII, No. 100. Santiago .Dic. 2007

Ullman, C. (2009) Identidad regional, respeto ambiental y sustentabilidad: Fundamentos para la Glocalización. [Disponible en Internet] <https://redalebrije.wordpress.com> (Consultado en Agosto 14 de 2016).

Valera, S. Pol, E. (1994) El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. [Disponible en internet] <http://revistes.ub.edu/index.php/Anuario-psicologia/article/viewFile/9196/11762>. Consultado en diciembre 26 de 2016.

Vargas, L. Camacho, S. Ardila, L. (1998) Diagnóstico socioeconómico de municipios productivos en el Magdalena Medio Colombiano. [Disponible en internet] <http://www.angelfire.com/ia2/ingenieriaagricola/madalenamedio.htm>. Consultado en octubre 5 de 2016

Viloria, J. (febrero, 2014). Vapores del progreso: aproximación a las empresas de navegación a vapor por el Río Magdalena, 1823-1914. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero-2014/vapores> [Consultado el 12 de diciembre de 2016]

Zambrano, F.; Bernard, O. (1993.) Ciudad y Territorio. El proceso de poblamiento en Colombia. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá.

Cuadro de Imágenes, Esquemas, Mapas y fichas

NOMBRE	DESCRIPCIÓN	REFERENCIA
Mapa 1.	Cuenca Hidrográfica del Río Magdalena, Recorrido del Río y Departamentos asociados.	Elaboración propia.
Mapa 2.	Relaciones interandinas y división del Río.	Elaboración propia.
Mapa 3.	Relación de los asentamientos urbanos con el Río.	Elaboración propia.
Mapa 4.	Densidad Poblacional por municipio.	Elaboración propia.
Mapa 5.	Porcentaje de población urbana respecto a la población rural.	Elaboración propia.
Mapa 6.	Puentes sobre el Río Magdalena.	Elaboración propia.
Mapa 7.	Porcentaje de población urbana respecto a la población rural en el Alto Magdalena.	Elaboración propia.
Mapa 8.	Actividades productivas Alto Magdalena.	Elaboración propia.
Mapa 9.	Relaciones territoriales del Alto Magdalena	Elaboración propia.
Mapa 10.	Porcentaje Población Urbana en el Medio Magdalena	Elaboración propia.
Mapa 11.	Actividades Productivas Medio Magdalena	Elaboración propia.
Mapa 12.	Relaciones territoriales del Medio Magdalena	Elaboración propia.
Mapa 13.	Porcentaje Población Urbana en el Bajo Magdalena	Elaboración propia.
Mapa 14.	Actividades Productivas Bajo Magdalena	Elaboración propia.
Mapa 15.	Localización Honda	Elaboración propia a partir de Google Earth
Mapa 16.	Localización Puerto Berrío	Elaboración propia a partir de Google Earth

Esquema 1.	Representación gráfica de la proporción de la distribución poblacional en el corredor del Río Magdalena.	Elaboración propia a partir de datos del DANE (censo 2005).
Esquema 2.	Relaciones territoriales transversales al corredor del Río Magdalena.	Elaboración propia.
Esquema 3.	Relaciones en el Alto, Medio y Bajo Magdalena	Elaboración propia
Esquema 4..	Subdivisión territorial en el Medio Magdalena	Elaboración propia
Imagen 1.	Laguna de La Magdalena en el Páramo de las papas. Nacimiento del Río.	Betancur, J. (2015). La cuna del Río Grande de la Magdalena [tomada de internet] http://www.bajandoelMagdalena.com/ . Consultado en diciembre 12 de 2016.
Imagen 2.	Estrecho del Río Magdalena	Carvajal, M. (S.F.). En: Parques arqueológicos: San Agustín. [Tomada de internet] http://www.banrepcultural.org/ . Consultado en diciembre 12 de 2016.
Imagen 3.	Minas de Santa Ana, cerca de Mariquita-Tolima. Acuarela	Carvajal, M. (1859). En: LA MINERIA COLONIAL Y REPUBLICANA. Cinco siglos de variantes y desarrollos [Tomada de internet] www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/redencial/julio2002/lamineria.htm Consultado en diciembre 17 de 2016
Imagen 4.	Valle de las papas y Alto Magdalena	Alfredo, T.(1964). En:
Imagen 5.	ESCULTURA EN EL PARQUE SAN AGUSTIN	Carvajal, M. (S.F.). En: Parques arqueológicos: San Agustín. [Tomada de internet] http://www.banrepcultural.org/ . Consultado en diciembre 18 de 2016.
Imagen 6.	Camino Bogotá-Honda	En John Potter Hamilton, Travels through the interior provinces of Columbia, vol. I. London: John Murray, 1827. Colección Museo Nacional de Colombia. Reg. 2078.1. Fotografía Samuel Monsalve Parra
Imagen 7.	Paisaje del Río a la altura de Honda	Tomada por la Autora
Imagen 8.	Paisaje del Río a la altura de Puerto Berrío	Tomada por la Autora
Imagen 9.	Puerto Arranca Plumas	Birkigt, H. (S.F) Puerto de Arranclapumas [Tomada de internet] http://www.bibliotecanacional.gov.co/sites/default/files/u8132/ffotovarios_5970.jpg Consultado en diciembre 19 de 2016.
Imagen 10.	Refinería de Ecopetrol en Barrancabermeja	Diario la Vanguardia (S.F) [Tomada de internet] http://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/118743-el-puerto-recuerda-hoy-60-anos-de-historia-petrolera Consultado en diciembre 19 de 2016.

Imagen 11.	Líneas Férreas que se han mantenido en el tiempo en Barrancabermeja	Pernett, Edgar. (s.f) [Tomada de internet] http://www.vanguardia.com/historico/75897-la-union-comercial-y-cultural-del-puerto-petrolero-con-el-p Consultado en diciembre 19 de 2016.
Imagen 12.	Viviendas en palafito en el Bajo Magdalena	Pinzón, Filiberto. (S.F.) [Tomada de internet] http://www.pulzo.com/ Consultado en diciembre 21 de 2016.
Imagen 13.	Mompox	Pinzón, Filiberto. (S.F.) [Tomada de internet] http://www.pulzo.com/ Consultado en diciembre 21 de 2016.
Imagen 14.	Actividad Portuaria en Barranquilla	Revista latitud. El Heraldo Barranquilla. (1936) [Tomada de internet] http://www.cepsca.org/index.php/noticias/año-2014/8-inicio/160-Barranquilla-ciudad-con-memoria consultado en octubre 12 de 2016.
Imagen 15.	Artesanías, Mompox Bolívar	Calderón, Roberto. (2014) [Tomada de internet] http://www.panoramio.com/user/1498613 . Consultado en Diciembre 22 de 2016.
Imagen 16.	Ferrocarril del Magdalena	(1874) Ferrocarril del Magdalena (Sin Autor). Recuperado de: http://www.banrepcultural.org/node/124748 el 25 de diciembre de 2016
Imagen 17.	Panorámica de Honda y Puerto Bogotá	http://static.panoramio.com/photos/original/105965112.jpg . Consultado en enero 5 de 2017
Imagen 18.	Actividades en el Río en Puerto Salgar.	https://agendaciudadanas.wordpress.com/2011/09/25/agenda-ciudadana-de-puerto-salgar/ Consultado el 5 de enero de 2017
Imagen 19.	Industria Petrolera en Barrancabermeja	http://www.bajandoelMagdalena.com/el-petroleo-mueve-al-mundo-pero-el-agua-mueve-a-la-industria-petrolera/ consultado el 5 de enero de 2017
Imagen 20.	Panorámica del municipio de Simití	Recuperada de http://www.simiti-Bolívar.gov.co/ el 5 de enero de 2017.
Imagen 21.	Entrada al Mercado de Honda. Acuarela de François Desiré Roulin	Disponible en internet. http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero-2014/codazzi . Consultado en enero 7 de 2017.
Imagen 22.	Honda. Tomado de Empson, Charles. Narratives of South América.	Disponible en internet. http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero-2014/codazzi . Consultado en enero 7 de 2017.
Imagen 23.	Honda vista desde el oriente, se observa la lógica de su crecimiento.	Fotografía del archivo de Tiberio Murcia Godoy. http://semillerohistoriapuertobogota.blogspot.com.co/2014/11/
Imagen 24.	Barco subiendo el Salto de Honda. Fotografías de Thomas S. Boyd, 1899	http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero-2014/codazzi . Consultado en enero 7 de 2017.
Imagen 25.	Imagen del primer asentamiento en Puerto Berrío	Sin Autor, Sin fecha. Foto de foto, tomada por la autora en exposición al aire libre en el Parque del municipio de Puerto Berrío. Noviembre de 2016.

Tabla 1.	Conclusiones conceptuales alrededor de la identidad	Elaboración propia a partir de los autores previamente citados.
Tabla 2.	Cuadro síntesis de la Metodología Propuesta.	Elaboración propia.
Ficha 1.	Lectura a partir de los criterios en el período del Poblado de los Ríos-Honda	Elaboración propia
Ficha 2.	Lectura a partir de los criterios en el período de comercio y colonia-Honda	Elaboración propia
Ficha 3.	Lectura a partir de los criterios en el período de recuperación-Honda	Elaboración propia
Ficha 4.	Lectura a partir de Industrialización y culturización-Honda	Elaboración propia
Ficha 5.	Lectura a partir de los criterios en el período de Debilitamiento industrial y fortalecimiento turístico-Honda	Elaboración propia
Ficha 6.	Lectura a partir de los criterios en el período de recomposición de nuevas actividades-Honda	Elaboración propia
Ficha 7.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial.	Elaboración propia
Ficha 8.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial.	Elaboración propia
Ficha 9.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial.	Elaboración propia
Ficha 10.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial.	Elaboración propia
Ficha 11.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial.	Elaboración propia
Ficha 12.	Lectura a partir de los criterios en el período de Remolino Grande-Puerto Berrío	Elaboración propia
Ficha 13.	Lectura a partir de los criterios en el período de	Elaboración propia

	Ferrocarril: el origen de la ciudad-Puerto Berrío	
Ficha 14.	Lectura a partir de los criterios en el período de Re Construcción. Época dorada-Puerto Berrío	Elaboración propia
Ficha 15.	Lectura a partir de los criterios en el período de Paramilitarismo y violencia-Puerto Berrío	Elaboración propia
Ficha 16.	Lectura a partir de los criterios en el período de Recomposición de nuevas actividades-Puerto Berrío	Elaboración propia
Ficha 17.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial	Elaboración propia
Ficha 18.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial	Elaboración propia
Ficha 19.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial	Elaboración propia
Ficha 20.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial	Elaboración propia
Ficha 21.	Atributos urbanos característicos a partir de criterios de lectura territorial	Elaboración propia